RACCOLTA

DELLE

LEGGI, R. DECRETI, ATTI DI CONCESSIONE, STATUTI, CAPITOLATI,

CONVENZIONI, PROTOCOLLI

ECC.

CONCERNENTI

LE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

PUBBLICATA

DALLA

DIREZIONE GENERALE DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

TORINO 1870

STABILIMENTO GIUSEPPE CIVELLI.

INDICE

PARTE I.ª

Atti di concessione — Statuti — Capitolati — Convenzioni — Protocolli — Leggi e R. Decreti concernenti le linee Lombardo-Venete, dell'Italia Centrale e cedute dal Governo Italiano, di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

PARTE 2.ª

Convenzioni per l'esercizio di linee di proprietà diverse, Istruzioni Decisioni ecc. ecc.

PARTE PRIMA

ATTI DI CONCESSIONE, STATUTI, CAPITOLATI, CONVENZIONI, PROTOCOLLI, LEGGI e R. DECRETI

CONCERNENTI

LE LINEE LOMBARDO-VENETE, ITALIA CENTRALE

ED ALTRE CEDUTE DAL GOVERNO ITALIANO

DI PROPRIETÀ DELL' AMMINISTRAZIONE

DELLE FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

Testo.

Convenzione

fra

l'Austria, lo Stato pontificio, Modena, Parma e Toscana

per la

costruzione di una strada ferrata.

In nome della santissima ed indivisibile Trinità!

Sua Santità,

Sua Maestà l'Imperatore d'Austria, Re d'Ungheria e di Boemia, ecc. ecc.

Sua Altezza Reale l'Arciduca, Duca di Modena, ecc. ecc. ecc.

Sua Altezza Reale l'Infante di Spagna, Duca di Parma, ecc. ecc. e

Sua Altezza Imperiale e Reale l'Arciduca, Gran Duca di Toscana, ecc.

animati dal desiderio di procurare ai rispettivi Stati i vantaggi che possono loro risultare dall'apertura di una strada destinata a congiungere le reti di strade ferrate austro-lombarde con quelle delle consimili strade esistenti in Toscana, hanno de-

Uebersetzung.

Eisenbahn-Vertrag

zwischen

Oesterreich, dem Kirchenstaate, Modena, Parma und Toscana.

Im Namen der heiligen und untheilbaren Dreieinigkeit!

Seine Heiligkeit,

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn etc., Böhmen, etc. etc. etc.,

Seine königliche Hoheit der Erzherzog, Herzog von Modena, etc. etc.

Seine königliche Hoheit der Infant von Spanien, Herzog von Parma, etc. etc. etc., und

Seine kaiserlich-königliche Hoheit der Erzherzog, Grossherzog von Toscana, etc. etc. etc.

haben, beseelt von dem Wunsche Ihren bezüglichen Staaten die Vortheile zu verschaffen, welche aus der Anlegung einer Eisenbahn zur Verbindung des österreichisch-lombardischen Eisenbahnnetzes mit den bereits bestehenden Bahnen Toscanas ent-

Traduction.

Convention

entre

l'Autriche, les États du Saint Siège, de Modène, de Parme, et de Toscane,

concernant

la construction d'un chemin de fer.

Au nom de la sainte et indivisible Trinité!

Sa Sainteté,

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohème, etc. etc.

Son Altesse Royale l'Archiduc, Duc de Modène, etc. etc. etc.

Son Altesse Royale l'Infant d'Espagne, Duc de Parme, etc. etc. etc.

Son Altesse Royale l'Archiduc, Grand-Duc de Toscane, etc. etc. etc.

animés par le désir d'assurer à leurs États respectifs les avantages que procurera la construction d'un chemin de fer reliant le réseau des chemins de fer Austro-Lombards aux lignes existantes en Toscane, ont résolu d'y pourvoir en sti-

terminato di devenire a tale effetto alla stipulazione di una Convenzione speciale, ed hanno a tal fine nominato in Loro Plenipotenziarii:

springen können, beschlossen, eine besondere Convention hierüber abzuschliessen und zu diesem Ende zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

pulant une convention y relative, et ont nommé à cet effet leurs Plénipotentiaires:

Per parte della Santa Sede:

Sua Eminenza il signor Cardinale Giacomo Antonelli, Pro-Segretario di Stato di Sua Santità.

Von Seite des heiligen Stuhles:

Seine Eminenz den Herrn Cardinal Jacob Antonelli, Pro-Staats-Secretär Seiner Heiligkeit.

Pour le Saint-Siége:

Son Éminence le Cardinal Jacques Antonelli, Pro-Secrétaire d'État de Sa Sainteté.

Per parte dell'Austria:

Il signor Conte Maurizio Nicola Esterházy-Galantha-Forchtenstein, Gran Croce dell' Ordine Pontificio Piano, di quello Granducale di S. Giuseppe di Toscana, di quello Reale di S Gennaro delle Due Sicilie e dell' Ordine Costantiniano di S. Giorgio di Parma, Ciamberlano di Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica, Suo Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario presso la Santa Sede.

Von Seite Oesterreichs:

den Herrn Grafen Moriz Nicolaus Esterházy-Galantha-Forchtenstein, Grosskreuz des päpstlichen Pius-Ordens, des grossherzoglich-toscanischen St. Joseph-Ordens, des königlich-sicilianischen St. Januarius-Ordens und des constantinischen St. Georg-Ordens von Parma, Seiner k. k. Apostolischen Majestät Kämmerer, ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister bei dem heiligen Stuhle.

Pour l'Autriche:

Mr le Comte Maurice Nicolas Esterházy-Galantha-Forchtenstein, Grand Croix de l'Ordre pontifical de Pie, de l'Ordre de St. Joseph de Toscane, de l'Ordre Royal Sicilien de St. Janvier et de l'Ordre Constantinien de St. Georges de Parme, Chambellan de Sa Majesté I. R. Ap., Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près du Saint Siége.

Per parte di Modena:

Il signor Conte Francesco Malaguzzi, Tenente-Colonnello e Ciamberlano di Sua Maestà Imperiale Reale Apostolica, Cavaliere di 2.ª Classe di S. Anna di Russia, Commendatore dell'Ordine Pontificio di S. Gregorio Magno e di quello di S. Giorgio della Riunione, Cavaliere di 3.ª classe dell'Aquila rossa di Prussia.

Von Seite Modenas:

den Herrn Grafen Franz Malaguzzi, Oberstlieutenant und Kämmerer Seiner k. k. Apostolischen Majestät, Ritter des russischen St Annen-Ordens II. Classe, Commandeur des päpstlichen Ordens des heiligen Gregor des Grossen und des St. Georg-Ordens der Wiedervereinigung, Ritter des preussischen rothen Adler-Ordens III. Classe.

Pour l'État de Modène:

Mr le Comte François Malaguzzi, Lieutenant-Colonel et Chambellan de sa Majesté I. R. Ap., Chevalier de l'Ordre Russe de St. Anne de 2e classe.

Per parte di Parma:

Il signor Dottore Marco Aurelio **Onesti**, Commendatore del sacro angelico Imperiale Ordine Costantiniano di S. Giorgio di Parma e del Reale Ordine di Francesco I delle Due Sicilie, Consigliere di Stato effettivo, Ministro di Stato pel Dipartimento delle finanze.

Per parte della Toscana:

Il signor Consigliere Giovanni **Baldasseroni**, Senatore della Toscana, Cavaliere dell'Ordine insigne e militare di S. Stefano Papa e Martire, Cavaliere Gran Croce dell'Ordine del Merito sotto il titolo di S. Giuseppe, Gran Croce dell'Ordine Imperiale Austriaco di Leopoldo, Gran Croce decorato del gran Cordone della Sacra Religione, ed Ordine militare dei SS. Maurizio e Lazzaro di Sardegna, Gran Croce dell'Ordine Pontificio di S. Gregorio Magno, Gran Cordone dell'Ordine di S. Gennaro delle Due Sicilie, Senatore Gran Croce del sacro angelico Imperiale Ordine Costantiniano di S. Giorgio di Parma, decorato della Croce di 1.ª classe pel Merito civile dell'Ordine parmense di S. Lodovico, Ciamberlano di Sua Altezza Imperiale Reale il Gran Duca, suo Ministro-Segretario di Stato pel Dipartimento delle finanze, del commercio e dei lavori pubblici, Presidente del Consiglio dei Ministri, ecc. ecc.

I quali essendosi riuniti in

Von Seite Parmas:

den Herrn Dr. Marcus Aurelius **Onesti**, Commandeur des constantinischen St. Georg-Ordens von Parma und des königlichen Ordens Franz I. beider Sicilien, wirklichen Staatsrath, Staatsminister für das Finanz-Departement.

Von Seite Toscanas:

den Herrn Rath Iohann **Baldasseroni**, Senator von Toscana, Ritter des toscanischen St. Stephan-Ordens, Ritter-Grosskreuz des St. Joseph-Verdienst-Ordens, Grosskreuz des kaiserlich österreichischen Leopold-Ordens, Grosskreuz des sardinischen St. Mauritius-und Lazarus-Ordens, Grosskreuz des päpstlichen Ordens des heiligen Gregor des Grossen, Grosskreuz des sicilianischen St. Januarius-Ordens, Senator-Grosskreuz des constantinischen St. Georg-Ordens von Parma, Civil-Verdienstkreuz I. Classe des St. Ludwig-Ordens von Parma, Seiner k. k. Hoheit des Grossherzogs Kämmerer, Minister-Staats-Secretär für das Departement der Finanzen, des Handels und der öffentlichen Arbeiten, Ministerraths-Präsident ecc. ecc.

Welche, nachdem sie in Rom

Pour l'État de Parme:

Mr le Docteur Marc Aurèle Onesti, Commandeur de l'Ordre Constantinien de St. Georges de Parme et de l'Ordre Royal de François I. des Deux Siciles, Conseiller d'État actuel, Ministre d'État pour le Département des finances.

Pour l'État de Toscane:

Mr le Conseiller Jean Baldasseroni, Sénateur de Toscane, Chevalier de l'Ordre de Saint-Étienne de Toscane, Grand' Croix de l'Ordre du Mérite de St. Joseph, Grand' Croix de l'Ordre Impérial de Léopold, Grand' Croix de l'Ordre Piémontais des Saints Maurice et Lazare, Grand' Croix de l'Ordre pontifical de St. Grégoire le Grand, Grand' Croix de l'Ordre Sicilien de St. Janvier, Sénateur-Grand' Croix de l'Ordre Constantinien de St. Georges de Parme, décoré de la Croix de 1re classe de l'Ordre pour le Mérite civil de St. Louis de Parme, Chambellan de Son Altesse I. R. le Grand-Duc, Ministre-Secrétaire d'État pour le département des Finances, du Commerce, et des Travaux Publics, Président du Conseil des Ministres, etc. etc.

Lesquels réunis à Rome, après

Roma ed avendo esibiti i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, e quelli scambiatisi, hanno convenuto e stipulato gli Articoli seguenti con la riserva delle ratifiche dei rispettivi Sovrani.

Articolo I.

La Santa Sede, l'Impero Austriaco, i Duchi di Modena e di Parma, ed il Gran Duca di Toscana, penetrati dall'importanza di agevolare i mezzi di comunicazione fra i Loro Stati ed ampliare così le scambievoli relazioni di buona vicinanza, concordano la costruzione di una strada ferrata che assumerà il nome di

« Strada ferrata dell'Italia centrale, »

e che partendo, per una parte da Piacenza si dobba dirigere per Parma a Reggio, e per l'altra parte staccandosi da Mantova proceda ugualmente a Reggio, e di colà per Modena e Bologna a Pistoja od a Prato, secondo che sarà riconosciuto più agevole o men dispendioso il passaggio dell'Apennino, congiungendosi infine, nell'una o l'altra di dette città, alla rete delle strade ferrate toscane.

Articolo 2.

È annessa alla presente Convenzione la carta geografica

zusammengetreten sind, und ihre in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten sich gegenseitig mitgetheilt hatten, mit Vorbehalt der Ratificationen der bezüglichen Regierungen die folgenden Artikel vereinbarten:

Artikel 1.

Der heilige Stuhl, der österreichische Kaiserstaat, die Herzoge von Modena und Parma und der Grossherzog von Toscana — durchdrungen von der Wichtigkeit, die Verkehrsmittel zwischen ihren Staaten zu erleichtern und damit die gegenseitigen guten nachbarlichen Beziehungen zu erweitern — beschliessen einstimmig die Erbauung einer Eisenbahn, welche die Benennung:

« Italienische Centraleisenbahn »

zu erhalten hat, und welche einer Seits von Piacenza ausgehend über Parma nach Reggio, und anderer Seits von Mantua auslaufend, ebenfalls nach Reggio und von da über Modena und Bologna entweder nach Pistoja oder nach Prato, je nachdem sich die Ueberschreitung der Apenninen leichter und minder kostspielig erweisen wird, führen, und endlich bei der einen oder der anderen der genannten Städte an das toscanische Eisenbahnnetz sich anschliessen soll.

Artikel 2.

Der gegenwärtigen Convention ist eine Landkarte beige-

avoir présenté et échangé leurs pleins-pouvoirs, constatés en forme due et régulière, ont stipulé et décrété, sous réserve de la ratification de leurs Souverains respectifs, les articles suivants:

Article 1.

Le Saint Siége, le Gouvernement Autrichien, les Ducs de Modène et de Parme, et le Grand-Duc de Toscane, pénétrés de l'importance de faciliter les moyens de transport entre leurs États, afin de rendre plus intimes les relations mutuelles de bon voisinage, ont résolu à l'unanimité la construction d'un chemin de fer sous le nom de *Chemin de fer de l'Italie Centrale*, qui partira de Plaisance, se dirigera par Parme sur Reggio où il sera rejoint par un embranchement partant de Mantoue, et de là par Modène et Bologne, arrivera à Pistoie ou Prato, selon les études faites pour reconnaître le passage le plus facile et le moins dispendieux des Apennins, se relier au réseau des chemins de fer de la Toscane, près de l'une ou de l'autre des villes susdites.

Article 2.

Il est annexé à la Convention présente une carte géographi-

sulla quale è in colore azzurro tracciato l'andamento della linea con la quale sviluppasi il concetto espresso nell'Articolo precedente, fermo sempre quanto è in esso avvertito circa al punto nel quale la strada traversa l'Apennino per congiungersi alle strade toscane, ciò che si riserva, nel migliore interesse dell'Impresa, a studii o verificazioni ulteriori.

fügt, in welcher die im vorhergehenden Artikel bezeichnete Linie entwickelt und mit blauer Farbe ersichtlich gemacht worden ist, jedoch soll die im obigen Artikel gemachte Bemerkung rücksichtlich des Punctes, wo die Bahn die Apenninen wegen des Anschlusses an die toscanischen Bahnen zu überschreiten hat, aufrecht erhalten werden, worüber man im Interesse des Unternehmens weitere Studien und Erhebungen zu machen sich vorbehält.

que, sur laquelle le tracé de la ligne développé à l'article précédent est désigné par une ligne bleue, qui toutefois ne sera valable que sous réserve de ce qui a été dit ci-dessus relativement au point où s'effectuera le passage des Apennins pour rejoindre les chemins de fer Toscans; décision qui a été remise, dans l'intérêt de l'entreprise, à des études et vérifications ultérieures.

Articolo 3.

Il Governo Imperiale Austriaco si obbliga di ultimare a tutte sue spese e contemporaneamente alla strada che forma soggetto della presente Convenzione, le proprie strade ferrate tanto fino a Piacenza quanto fino a Mantova, permettendo in ambedue questi punti che le strade stesse si congiungano alla nuova strada centrale italiana.

Artikel 3.

Die kaiserlich österreichische Regierung macht sich verbindlich, ganz auf ihre Kosten und gleichzeitig mit dem Bahnbaue, welcher den Gegenstand der gegenwärtigen Convention bildet, die eigenen Eisenbahnen sowohl bis Piacenza als bis Mantua zu vollenden, und gestattet, dass sich dieselben an diesen beiden Puncten an die italienische Centralbahn anschliessen.

Article 3.

Le Gouvernement Impérial d'Autriche s'engage à achever entièrement à ses frais en même temps que sera construit le chemin formant l'objet de la présente Convention, ses chemins de fer pour Plaisance et Mantoue, et à permettre qu'ils soient reliés à ces deux points au chemin de fer de l'Italie centrale.

Articolo 4.

Il R. Governo Toscano egualmente promette che le proprie strade ferrate da Pistoja a Lucca, e da Pistoja a Firenze saranno ultimate contemporaneamente, se non prima, della nuova strada centrale.

Artikel 4.

Die königlich-toscanische Regierung verspricht ebenfalls, dass ihre Eisenbahnen von Pistoja nach Lucca und von Pistoja nach Florenz gleichzeitig mit der neuen Centralbahn, wenn nicht noch früher, vollendet seyn werden.

Article 4.

Le Gouvernement de la Toscane promet également que ses chemins de fer de Pistoie à Lucques et de Pistoie à Florence, seront achevés soit simultanément, soit même antérieurement au nouveau chemin de l'Italie centrale.

Articolo 5.

La costruzione della strada ferrata per l'Italia centrale sarà affidata ad una o più Società

Artikel 5

Der Bau der italienischen Centraleisenbahn wird einer oder mehreren Gesellschaften unter

Article 5.

La construction du chemin de fer de l'Italie centrale sera confiée à une ou à plusieurs

intraprenditrici, a quelle migliori condizioni che sarà possibile di stabilire per diligenza della Commissione, di cui sarà parlato in appresso. Frattanto i Governi interessati concordano fin d'ora d'assicurare alla Società, o alle Società suddivisato i seguenti benefizi e privilegi, cioè:

den bestmöglichsten, von der Commission, von welcher später die Rede seyn wird, festzustellenden Bedingungen überlassen werden.

Unterdessen sind die theilnehmenden Regierungen übereingekommen, von nun an der Gesellschaft oder den Gesellschaften die nachfolgenden Begünstigungen und Privilegien zuzusichern, und zwar:

Sociétés d'entrepreneurs, aux conditions les plus avantageuses, que la Commission ci-après mentionnée pourra obtenir.

Les Gouvernements intéressés conviennent de garantir dès ce moment à la Société ou aux Sociétés les bénéfices et les priviléges suivants, savoir:

a) protezione ed assistenza efficace per eseguire tutti gli studii e successivamente tutti i lavori necessari per condurre l'impresa;

a) Schutz und kräftige Unterstützung, um alle Erhebungen und hierauf alle Arbeiten vorzunehmen, welche zur Durchführung des Unternehmens nothwendig sind;

a) Protection et assistance efficace, pour entreprendre toutes les études et ensuite tous les travaux qui seront nécessaires pour l'exécution de l'entreprise.

b) diritto di procedere per via di espropriazione coatta all' acquisto di qualsivoglia terreno o fabbrica che sia necessaria per l'esecuzione della strada, come per l'erezione di tutti gli stabili necessarii al servizio della medesima, ritenuto nella Società espropriante l'obbligo di indennizzare pienamente i possessori espropriati e guarentire l'interesse a termini di giustizia, secondo le leggi vegliant nei rispettivi Stati ed i sistemi praticati in altri casi congeneri;

b) das Recht, bei der Einlösung von was immer für einem Grundstücke oder Gebäude, welches sowohl für die Anlage der Bahn, als für die zum Betriebe derselben erforderlichen Herstellungen nothwendig ist, im Zwangswege zur Expropriation zu schreiten, wobei die expropriirende Gesellschaft die Verpflichtung auf sich zu nehmen hat, die expropriirten Besitzer vollkommen zu entschädigen, und für die Verzugszinsen dem Rechte gemäss, nach den, in den bezüglichen Staaten bestehenden Gesetzen und in anderen ähnlichen Fällen befolgten Systemen, Gewähr zu leisten;

b) droit de procéder par expropriation forcée à l'acquisition de tous terrains ou bâtimens nécessaires pour la construction du chemin et pour l'établissement des édifices requis pour l'exploitation.

La Société sera expressément tenue d'indemniser complètement les possesseurs expropriés et de ménager leurs intérêts conformément à la justice, aux lois existantes dans les États respectifs, ainsi qu'aux usages pratiqués en cas pareil;

c) privilegio esclusivo per la durata non maggiore di anni

c) ausschliessliches Privilegium für eine nicht längere Dauer

c) privilége exclusif pour une durée qui ne pourra excéder

cento, intendendosi che la maggiore o minore durata della concessione dovrà formare appunto articolo di negoziazione fra la Commissione e le Società concorrenti, e salvo in questo rapporto le dichiarazioni che si contengono nel successivo Articolo 24;

als von hundert Jahren, wobei man bemerkt, dass die längere oder kürzere Dauer dieser Concession den Gegenstand einer eigenen Unterhandlung zwischen der Commission und der concurrirenden Gesellschaft bilden wird, mit Vorbehalt der, im später folgenden Artikel 24 enthaltenen hierauf bezüglichen Erklärungen;

cent ans, et qui sera l'objet d'une négociation spéciale entre la Commission et les Sociétés soumissionnaires qui pourront se constituer sous réserve des déclarations contenues ci-après, à l'article 24.

d) esenzione da qualunque imposta ordinaria, straordinaria e speciale sulla strada, suoi accessorii ed esercizio della medesima, e libera introduzione franca di dazio o di altre gabelle per tutti i ferramenti, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessarii alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione della medesima; esenzione dal diritto proporzionale di cui fossero passivi tutti gli atti che la Società dovesse stipulare per la costruzione della strada, quali saranno registrati o, come dicesi, interinati col pagamento del minimum fra i diritti fissi, stabilito dalle leggi dei rispettivi paesi. — È però ben inteso che la Società continuerà a pagare l'imposta territoriale sulla cifra per la quale i terreni o le fabbriche da essa acquistate figuravano ai pubblici Catasti, se-

d) Befreiung von jeder gewöhnlichen, ausserordentlichen und speciellen Steuer für die Bahn sammt Zugehör und deren Betrieb; dann die von Zoll und anderen Abgaben freie Einfuhr alles Eisens, der Maschinen, Geräthschaften und Gegenstände, welche strenge und ausschliesslich für den Bau, die erste Herstellung des Oberbaues und für die Inbetriebsetzung der Bahn nothwendig sind.

Befreiung von der proportionellen Gebührenentrichtung, welcher die von der Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn zu verfassenden Urkunden unterworfen wären, welche Urkunden sämmtlich gegen Entrichtung des M i n i m u m s der durch die Gesetze in den bezüglichen Ländern festgestellten fixen Gebühren werden eingetragen werden.

Es versteht sich aber von selbst, dass die Gesellschaft

d) affranchissement de tous impôts ordinaires, extraordinaires ou spéciaux sur le chemin, ses dépendances et les objets nécessaires à l'exploitation; franchise de tous droits de douane ou perceptions de nature quelconque sur tous objets de fer, machines, outils et tout ce qui est spécialement nécessaire à l'installation et au premier établissement du chemin et à sa mise en exploitation.

Affranchissement des droits proportionnels auxquels les actes dressés par la Société pour la construction du chemin seraient assujetis; ces actes seront enregistrés contre paiement du minimum des droits fixes établis par les lois des pays respectifs.

Il est bien entendu que la Société devra continuer le

cendo la precedente loro destinazione;

fortfahren muss, die Grundsteuer für die, von ihr eingelösten Gründe und Gebäude nach der Ziffer zu entrichten, mit welcher selbe ihrer früheren Bestimmung gemäss in den öffentlichen Grundbüchern eingetragen waren.

paiement de l'impôt foncier incombant aux immeubles acquis pour l'établissement du chemin de fer, et ce d'après les cotes portées aux rôles officiels au moment de l'achat par les Concessionnaires.

e) garanzia di un minimum di interesse sul capitale che, dentro certi limiti, sarà effettivamente impiegato nella costruzione della strada.

e) Gewährleistung eines Minimums von Interessen des Capitales, welches, innerhalb gewisser Gränzen, für den Eisenbahnbau wirklich verwendet werden wird.

e) garantie d'un minimum d'intérêt du capital, qui sera, dans certains limites, effectivement employé pour la construction du chemin de fer.

Articolo 6.

In compenso agli accennati benefizi, la Società concessionaria dovrà sottomettersi a tutte le condizioni ed oneri inerenti a simili intraprese o fra le altre a quelle che appresso:

Artikel 6.

In Gegenleistung für die vorbezeichneten Begünstigungen, wird sich die concessionirte Gesellschaft allen, ähnlichen Unternehmungen anhaftenden Bedingungen und Lasten zu unterwerfen haben, und unter anderen den nachfolgenden:

Article 6.

À titre d'équivalent des avantages ci-dessus énumérés, la Société concessionnaire sera tenue de se soumettre à toutes les conditions et charges inhérente à de pareilles entreprises, et particulièrement aux suivantes:

a) ultimare gli studi preparatorii atti a scegliere e tracciare la linea stradale, entro un anno dal momento che verrà stipulato con essa l'atto di concessione. E segnatamente per ciò che riguarda la comunicazione fra Bologna e la Toscana, la Società concessionaria dovrà studiare ugualmente la linea fra Bologna e Pistoja che quella fra Bologna e Prato, onde porre i Governi in istato di scegliere quella più conveniente all'impresa, e per la linea da Bologna per la Porretta a Pistoja, come per quelle dei Ducati di Mo-

a) die Vorerhebungen zur Wahl und Tracirung der Bahnlinie innerhalb Eines Jahres, von dem Zeitpuncte des Abschlusses des Concessions-Actes an gerechnet, zu vollenden.

Und namentlich wird die concessionirte Gesellschaft rücksichtlich der Verbindung zwischen Bologna und Toscana, sowohl die Linie zwischen Bologna und Pistoja, als auch jene zwischen Bologna und Prato, ihren Studien zu unterziehen haben, um die Regierungen in den Stand zu setzen, die für dieses

a) à exécuter les études préparatoires nécessaires comme base du choix du tracé de la ligne du chemin de fer dans le délai d'un mois à partir du moment de la stipulation de l'acte de concession.

Pour ce qui concerne en particulier la communication entre Bologne et la Toscane, la Société concessionnaire sera tenue d'étudier également soit la ligne entre Bologne et Pistoie, soit celle entre Bologne et Prato, afin de mettre à même les Gouvernements de choisir la ligne la plus utile à l'entre-

dena e di Parma, potrà profittare degli studii che fossero già fatti, di contro al debito compenso verso i proprietarii dei medesimi;

Unternehmen zweckmässigere Linie wählen zu können; hinsichtlich der Linie von Bologna über Poretta nach Pistoja, so wie jener in den Herzogthümern Modena and Parma, wird selbe die allfälligen schon gemachten Erhebungen gegen die gebührende Vergütung an die Eigenthümer dieser Behelfe benützen können.

prise. Tant pour la ligne de Bologne à Pistoie passant par Poretta, que pour celle qui traverse les Duchés de Modène et de Parme, la Société pourra se servir des études faites antérieurement, à charge par elle d'indemniser convenablement les auteurs de ces études.

b) incominciare contemporaneamente i lavori in cinque punti entro il termine di un mese da che la linea sarà stata definitivamente approvata, attaccando l'opera da cinque parti, cioè Pistoja, e Prato, Bologna, Modena, Piacenza e Mantova, dividendoli in modo tale, che la strada tutta debba essere terminata in quattro anni, decorrenti dal giorno in cui l'intera linea stradale sarà stata definitivamente approvata e specialmente quanto alla comunicazione fra Bologna e la Toscana è determinato che i lavori si comincino insieme dal punto di confine dei due Stati e di là si scenda verso le città che si debbono collegare;

b) Die Arbeiten gleichzeitig an fünf Puncten innerhalb des Verlaufes Eines Monates nach der definitiven Genehmigung der Linie zu beginnen, und indem der Bau an den fünf Stellen, nämlich von Pistoja oder Prato, Bologna, Modena, Piacenza und Mantua aus in Angriff zu nehmen ist, werden die Arbeiten in der Art abzutheilen seyn, dass die ganze Bahn binnen vier Jahren, von dem Tage der definitiven Genehmigung der ganzen Linie an gerechnet, beendiget werde, und es wird insbesondere in Betreff der Verbindung zwischen Bologna and Toscana festgestellt, dass die Arbeiten von dem Gränzpuncte beider Staaten ausgehend zugleich begonnen, fortgesetzt, und gegen die beiden zu verbindenden Städte fortgesetzt werden;

b) à commencer simultanément les travaux sur cinq points, dans un délai d'un mois à partir de l'approbation définitive du tracé, en sorte que les travaux soient activés à la fois sur cinq points, savoir: Pistoie ou Prato, Bologne, Modène, Plaisance et Mantoue. Les travaux seront conduits de manière à ce que le chemin soit entièrement achevé dans un délai de quatre ans, à partir du jour de l'approbation définitive de toute la ligne. Quant à la communication entre Bologne et la Toscane, il est en outre enjoint que les travaux soient entrepris au point de jonction situé sur la frontière des deux états et poussés simultanément en sens opposés vers les deux villes qu'il s'agit de relier;

c) sottomettersi intieramente alla sorveglianza ed ispezione tecnico-amministrativa della Commissione, di che appresso, come degli Inge-

c) sich der technisch-administrativen Ueberwachung und Inspicirung durch die Commission, von welcher später die Rede ist, so wie durch

c) à se soumettre entièrement à la surveillance et au contrôle de la Commission dont il sera parlé ci-après, ainsi qu'à celui des Ingénieurs et

gneri ed Ispettori che saranno dalla medesima delegati;

d) stabilire d'accordo con essa Commissione non tanto il termine di durata della concessione, quanto il minimo dell'interesse che dovrà essergli garantito, il numero delle stazioni di che la strada deve essere corredata, la località delle medesime, il numero delle corse che per il meno dovranno eseguirsi, il massimo dei prezzi esigibili per il trasporto delle persone o delle merci, ed ogni altra disposizione di disciplina conveniente a cautelare la sicurezza personale e l'interesse degli utenti la strada, analogamente a quanto si pratica sopra altre strade ferrate italiane.

Articolo 7.

Fino al totale compimento della strada centrale, gli introiti eventuali sopra i tronchi che già fossero in esercizio, si devolveranno a reintegrare il capitale impiegato nella costruzione, a carico del quale cadranno gli interessi che la Società dovesse corrispondere sopra i versamenti fatti dagli Azionisti, e computabili a scala

die Ingenieure und Inspectoren, welche von ihr werden abgeordnet werden, gänzlich zu unterwerfen;

d) im Einvernehmen mit dieser Commission nicht nur die Zeit der Dauer der Concession, sondern auch das Minimum der Interessen, welches der Gesellschaft garantirt werden wird, die Anzahl der Stationsplätze, womit die Bahn versehen werden muss, die Lage derselben, die Anzahl der Fahrten, welche zum wenigsten stattfinden sollen, das Maximum der zu erhebenden Preise für den Personen- und Waarentransport und jede andere Anordnung und Massregel zur Wahrung der persönlichen Sicherheit und des Interesses der, die Bahn Benützenden in Analogie mit den auf den anderen Italienischen Eisenbahnen eingeführten Verfahrungsweisen festzustellen.

Artikel 7.

Bis zur gänzlichen Beendigung der Centraleisenbahn sind die auf den früher schon in Betrieb gesetzten Strecken sich allenfalls ergebenden Einnahmen zur Deckung des auf den Bau verwendeten Capitales, von welchem die Gesellschaft die Interessen für die von den Actionären geleisteten Einzahlungen, nach einer, nach

Inspecteurs qui seront délégués par ladite Commission;

d) à convenir de commun accord avec cette Commission, soit de la durée de la concession, soit du minimum des intérêts à garantir à la Société, du nombre des gares dont le chemin devra être muni, de leurs positions respectives, du minimum des convois à expédier, du maximum des prix à percevoir pour le transport des voyageurs et des marchandises, ainsi que pour toute autre disposition et mesure apte à sauvegarder la sûreté personnelle et l'intérêt de ceux qui se serviront du chemin, selon ce qui est pratiqué sur les autres chemins de fer italiens.

Article 7.

Jusqu'à l'achèvement complet du chemin de fer central les recettes éventuelles des troncs en exploitation seront portées au compte du capital employé pour la construction, à la charge duquel seront mis les intérêts que la Société aura à payer sur les versements faits par les actionnaires à fur et à me-

la ragione di tempo dalla data dei versamenti medesimi.

Massgabe der Zeit dieser Einzahlungen sich richtenden Scala, zu bestreiten hat, zu verwenden.

sare que ces versements auront été réalisés.

Articolo 8.

Per quanto sia possibile, si fisserà fin da principio, sul risultato di perizie estimative, con la Società intraprenditrice il capitale sociale, dentro la concorrenza del quale vuolsi ristretta la garanzia di un minimum di interesse a carico dei Governi contraenti.

Tutte le volte che ciò non si possa assolutamente conseguire, si darà luogo a stipulare e quindi operare come appresso:

Artikel 8.

In so weit es möglich ist, wird gleich Anfangs auf Grundlage der Ergebnisse von Kosten-Voranschlägen mit der unternehmenden Gesellschaft das gesellschaftliche Capital festgesetzt worden, bis zu welchem die Zusicherung des Minimums der Interessen auf Rechnung der contrahirenden Regierungen sich beschränken soll. In allen Fällen, wo diess zu bewerkstelligen nicht thunlich wäre, wird festgesetzt und hiernach verfahren werden, wie folgt:

Article 8.

Dès le commencement il sera fixé approximativement, d'accord avec la Société concessionnaire et d'après expertise, le montant du capital auquel devra être étendue la garantie d'un minimum d'intérêt à charge des Gouvernements.

Si toutefois on ne peut y parvenir il sera procédé ainsi qu'il suit:

Condotta la strada sotto la assoluta dipendenza ed ispezione della Commissione, sarà al momento dell'apertura totale di essa, verificata tutta la spesa occorsa per la costruzione, armamento e corredo di esercizio della medesima, e quella somma costituirà il capitale sul quale si intende dai Governi garantito quel minimum d'interesse che sarà concordato.

Nachdem die Bahn unter der absoluten Abhängigkeit und der Aufsicht der Commission ausgeführt seyn wird, wird bei der gänzlichen Eröffnung derselben die für die Bauführung, für die Herstellung des Oberbaues und für die zu deren Betrieb erforderliche Ausstattung gemachte Gesammtauslage richtig gestellt werden, und es wird diese Summe das Capital bilden, für welches die Zusicherung des Interessen-Minimums von Seite der Regierungen zu gelten hat.

On exécutera le chemin sous la dépendance et surveillance absolue de la Commission; on constatera au moment de la mise en exploitation de toute la ligne la dépense faite pour les travaux, pour la voie, et pour le matériel roulant, dont le montant total représentera le capital sur lequel les Gouvernements auront à garantir le minimum d'intérêt convenu.

Articolo 9.

Qualora dopo i primi due anni dal momento della totale apertura della strada, risultasse da conti dell'esercizio della

Artikel 9.

Wenn sich in den zwei ersten Jahren von dem Zeitpuncte der gänzlichen Eröffnung der Bahn an gerechnet, aus den Be-

Article 9.

Si après les deux premières années, à partir du moment de la mise en exploitation de la ligne entière, il résulte des

medesima che gli utili netti non fossero nel loro complesso tali da coprire il minimum dell'interesse stato garantito sul capitale determinato come nell'Articolo precedente, in tal caso la Società avrà il diritto di convenire coi Governi contraenti che venga portata ad effetto l'assicurazione di quell'interesse nel limite pattuito. L'effetto di questa Convenzione è retroattivo alle due annate precedenti.

triebsrechnungen ergeben sollte, dass der Reinertrag im Ganzen genommen nicht hinreicht, um das Interessen-Minimum nach dem, in Gemässheit des vorhergehenden Artikels ermittelten Capitale zu decken, so wird die Gesellschaft das Recht haben, sich mit den contrahirenden Regierungen zu dem Zwecke zu verständigen, dass die Zusicherung jener Interessen in dem bestimmten Ausmasse zur Vollziehung komme.

Diese Uebereinkunft hat auf die zwei vorhergegangenen Jahre zurückzuwirken.

comptes de l'exploitation que les revenus nets n'égalent pas au moins le minimum d'intérêt garanti sur le capital déterminé, ainsi qu'il a été dit à l'article précédent, la Société aura le droit de recourir aux Gouvernements contractants pour l'exécution de la garantie d'intérêt, dans les limites déterminées. L'effet de cette Convention sera rétroactif pour les deux années antérieures.

Articolo 10.

Con la garanzia che si assumono, gli Stati contraenti non resteranno mai esposti ad altre obbligazioni, che a quella di pagare la sola differenza che si verifichi fra la rendita netta realizzata sull'intiero andamento della strada centrale, e l'importare dell'interesse garantito sul capitale sociale determinato.

Artikel 10.

Durch die Garantie, welche die contrahirenden Regierungen übernommen haben, werden dieselben keine andere Verpflichtung zu erfüllen haben, als jene, den sich ergebenden Unterschied zwischen dem Reinerträgnisse des gesammten Betriebes der Centraleisenbahn und zwischen dem Betrage der vom festgesetzten gesellschaftlichen Capitale zugesicherten Interessen zu vergüten.

Article 10.

La garantie donnée par les États contractants ne les obligera toutefois qu'à payer la différence entre le revenu net produit par l'exploitation de tout le chemin central, et le montant des intérêts garantis.

Articolo 11.

La rendita netta per gli effetti espressi nell'Articolo precedente sarà quella che risulterà dagli annui incassi, detratte le spese del mantenimento della strada e suo esercizio, esclusa ogni qualunque prelevazione di fondo di riserva, ed esclusa altresì ogni spesa dipendente da qualsivoglia ristauro straordi-

Artikel 11.

Der zu obigem Zwecke auszumittelnde Reinertrag wird derjenige seyn, welcher sich von den jährlichen Einnahmen, nach Abschlag der, für die Erhaltung und den Betrieb der Bahn nöthigen Auslagen ergibt, wobei jedoch alle Abzüge für den Reservefond und auch alle durch wie immer geartete

Article 11.

Le revenu net dont il est question dans les articles précédents sera celui qui résultera des recettes annuelles, dépurées des frais d'entretien du chemin et de son exploitation, à l'exclusion néanmoins de tout prélèvement, soit pour le fonds de réserve, soit pour toute autre dépense requise par les répa-

narie, di cui per qualunque causa si verificasse il bisogno.

Articolo 12.

All'oggetto che dette spese siano tenute nei giusti limiti, nè venga la rendita, per detrazione delle medesime, oltre la debita misura diminuita, devrà ogni anno essere sottoposto alla Commissione governativa, per la conveniente approvazione, uno stato di previsione di esse spese, nè oltre la cifra da questo stato risultante potranno valutarsi le spese nello stabilire la differenza fra la rendita netta e l'importare dell'interesse garantito.

Articolo 13.

Se per caso fortuito straordinario o di forza maggiore restasse interrotto, per un lasso di tempo non breve, il regolare esercizio della strada, o in totalità, e per un tratto superiore alla terza parte della lunghezza della medesima, si intenderà pure sospeso, durante la detta interruzione l'effetto della accordata garanzia.

Articolo 14.

Le somme che gli Stati contraenti dovessero pagare alla Società concessionaria in conseguenza della garanzia pre-

ausserordentliche Reparaturen herbeigeführten Auslagen, es möge die Nothwendigkeit derselben aus was immer für einer Veranlassung sich ergeben haben, ausgeschlossen sind.

Artikel 12.

Damit obige Auslagen innerhalb angemessener Gränzen gehalten werden, und um das Erträgniss durch den Abzug derselben nicht über die Gebühr zu schmälern, wird der Commission jährlich ein Voranschlag über jene Auslagen zur angemessenen Genehmigung vorgelegt werden, und es darf bei der Ermittlung des Unterschiedes zwischen dem Reinertrage und den verbürgten Interessen die aus jenem Voranschlage sich ergebende Ziffer nicht überschritten werden.

Artikel 13.

Falls durch zufällige oder ausserordentliche Ereignisse oder durch höhere Gewalt der regelmässige Betrieb auf der ganzen oder auf einer mehr als 1/3 der ganzen Bahnlinie betragenden Strecke während eines längeren Zeitraumes unterbrochen werden sollte, so wird während einer solchen Unterbrechung auch die Wirksamkeit der gewährten Garantie sistirt seyn.

Artikel 14.

Die Summen, welche die contrahirenden Staaten der Gesellschaft in Folge der vorangeführten Garantie zahlten, müs-

rations extraordinaires, quelle que soit du reste la cause qui les rendra nécessaires.

Article 12.

Pour que les dépenses, dont il est parlé ci-dessus, ne puissent dépasser certaines limites, et réduire outre mesure par leur prélèvement le revenu net, il sera soumis annuellement à l'approbation de la Commission un budget desdites dépenses, qui ne pourront être portées en compte pour une somme excédant le chiffre approuvé dans le budget, lorsqu'il s'agira de fixer la différence entre le revenu net et le montant des intérêts garantis.

Article 13.

Si par l'effet d'un accident extraordinaire ou de force majeure, l'exploitation régulière du chemin était interrompue soit sur la ligne entière, soit sur un tronc excédant le tiers de la longueur totale pendant un laps de temps considérable, la garantie accordée serait également suspendue pendant la durée de l'interruption.

Article 14.

Les sommes que les États contractants auront éventuellement à payer à la Société concessionnaire en conséquence de

citata, dovranno essere loro rimborsate sopra le eccedenze che, al di là dell'interesse garantito, si verificassero nei prodotti degli anni successivi

Articolo 15.

All'effetto poi di stabilire più particolarmente la misura dell'impegno che ciascun Governo assume nel garantire alla Società concessionaria un minimum di interesse sul capitale che verrà impiegato nella costruzione ed attivazione della strada centrale italiana, resta concordemente determinato quanto appresso:

Sarà tenuto conto distinto dirimpetto a ciascun Governo delle somme tutte impiegate esclusivamente nella costrazione ed armamento del piano stradale dentro il territorio del rispettivo Stato, come per le opere o fabbriche qualunque erette dalla Società nel territorio suddetto per necessario servizio della strada medesima.

La spesa occorsa per provvista di macchine, carrozze, carri e quanto altro occorra per l'esercizio della strada, e che servir debba a promiscuo servizio sopra la linea della medesima, verrà ripartita per ugual porzione, e così per un quinto fra i cinque Governi contraenti.

sen ihnen aus den, durch die Erträgnisse in den nachfolgenden Jahren, gegenüber den verbürgten Interessen, allenfalls sich ergebenden Ueberschüssen zurück erstattet werden.

Artikel 15.

Um aber das Mass der Verbindlichkeit genauer festzustellen, welche jede Regierung dadurch auf sich nimmt, dass man der concessionirten Gesellschaft ein Minimum der Interessen von dem auf den Bau und die Inbetriebsetzung der Italienischen Centralbahn aufgewendeten Capitale verbürgt, wird einstimmig Folgendes beschlossen:

Es wird gegenüber einer jeden Regierung über die Summen, welche ausschliesslich für den Bau und die Herstellung des Oberbaues der Bahn innerhalb des Gebietes des bezüglichen Staates, so wie für die sonstigen, von der Gesellschaft behufs des Bahndienstes errichteten Gebäude und Werke innerhalb des genannten Gebietes verwendet worden sind, eine abgesonderte Rechnung geführt werden.

Die Kosten für die Anschaffung von Maschinen, Personen- und Lastwagen, sowie für Alles, was zum Betriebe der Eisenbahn und zur gemeinsamen Benützung auf der Bahnlinie dient, werden zu gleichen Theilen, also mit Einem Fünftel auf jede der contrahirenden Regierungen repartirt.

la garantie accordée, devront leur être remboursés sur les revenus excédant éventuellement pendant les années suivantes le montant des intérêts garantis.

Article 15.

A l'effet de déterminer plus rigoureusement la mesure de l'engagement pris par chacun des Gouvernements en garantissant à la Société concessionnaire un minimum d'intérêts sur le capital employé pour la construction et la mise en exploitation du chemin central italien, il est convenu ce qui suit:

On tiendra, pour chaque Gouvernement, un compte séparé des sommes dépensées dans le parcours de son territoire pour les travaux et la voie ainsi que pour les constructions et établissements quelconques affectés sur lesdits territoires au service du chemin de fer. Les sommes dépensées en achat de machines, vagons, voitures et tous autres objets nécessaires à l'exploitation du chemin de fer et destinés à un usage commun sur toute la ligne, seront réparties en portions égales, c'est à dire, l'on en attribuera un cinquième à chacun des Gouvernements.

Ed il cumulo delle somme procedenti dai due titoli anzidetti, costituirà il capitale sul quale ciascun Governo sarà tenuto a garantire per la sua quota, l'interesse pattuito colla Società.

Rimane però correspettivamente stabilito, che anco i prodotti che si realizzeranno sopra tutta la linea stradale, debbono essere dimostrativamente imputati a vantaggio di ciascun Governo sopra la proporzione stessa del capitale sul quale ha l'obbligo di garantire gli interessi, così che niuno dei Governi contraenti, rimanga mai esposto oltre la differenza che per avventura si verifichi tra la quota dei prodotti totali della strada che deve essergli attribuita e la quota dell'interesse di cui ha assunto la garanzia, l'una e l'altra ugualmente calcolata sulla base del capitale risultante dal cumulo delle spese surriferite.

Siccome rimane per ultimo dichiarato, che al termine della concessione, ciascun Governo entrerà liberamente al possesso del tronco o tronchi stradali esistenti sul rispettivo territorio, e delle fabbriche di ogni genere, che fossero state costruite per servizio della strada.

Die aus den beiden obigen Bestimmungen sich ergebende Gesammtsumme bildet das Capital, nach welchem jede Regierung verbunden seyn wird, ihren Antheil an den, der Gesellschaft verbürgten Interessen zu leisten.

Es wird jedoch damit im Einklange festgesetzt, dass auch die, von der ganzen Bahnlinie sich ergebenden Erträgnisse nachweislich jeder einzelnen Regierung im gleichen Verhältnisse zu dem Capitale, von welchem dieselbe die Interessen zu verbürgen sich verpflichtete, zu Guten gerechnet werden müssen, so, dass keine der contrahirenden Regierungen mehr zu entrichten haben wird, als die allfällige Differenz zwischen dem ihr aus dem Gesammt-Erträgnisse zukommenden Antheile und zwischen dem von ihr verbürgten Interessentheile beträgt, welche beide Quoten auf Grundlage des, aus der Gesammtheit der oben besprochenen Auslagen sich ergebenden Capitales zu berechnen sind.

Eben so wird schliesslich erklärt, dass mit dem Erlöschen der Concession jede Regierung ungehindert in den Besitz der, in das bezügliche Gebiet fallenden Bahnstrecke oder Strecken, so wie sämmtlicher Bauwerke welche für den Eisenbahndienst aufgeführt worden seyn sollten zu treten hat.

Le total des sommes qui résultera des deux comptes précités formera le capital sur lequel chaque Gouvernement devra garantir sa part des intérêts au taux convenu avec la Société. Il est arrêté d'un autre côté que les produits de la ligne entière seront portés au compte de chaque Gouvernement, en proportion du capital dont la garantie d'intérêt est à sa charge; en sorte qu'aucun des Gouvernements contractants ne puisse jamais être exposé au-de-là de la différence éventuelle entre la part de revenu total du chemin qui lui est dévolue, et la part des intérêts qu'il a garantis; quote-parts qui seront calculées tant l'une que l'autre d'après la base du capital résultant des dépenses énumérées antérieurement.

Enfin il est déclaré que lorsque la concession sera arrivée à son terme, chacun des Gouvernements entrera de plein droit en possession du tronc ou des troncs existants sur son territoire, de même que de tous les édifices affectés au service du chemin.

Articolo 16.

I Governi contraenti si riserberanno finalmente, dirimpetto alla Società concessionaria, e correspettivamente alla garanzia che le accordano, i diritti che appresso:

a) di invigilare nel più lato modo l'amministrazione economica dell'impresa, di richiedere tutti gli schiarimenti e comunicazioni che crederanno opportuni, di farsi rappresentare nelle Adunanze generali per mezzo di due o tre Commissarii, e di prendere parte attiva non tanto nelle discussioni, quanto anche nelle deliberazioni delle medesime;

b) di ordinare un cambiamento di tariffe parziali o generali quando l'esperienza dimostrasse che con quelle in corso non si può raggiungere una rendita che valga a coprire, oltre le spese il garantito interesse.

Artikel 16.

Die contrahirenden Regierungen behalten sich endlich gegenüber der concessionirten Gesellschaft und beziehungsweise der ihr gewährten Garantie, folgende Rechte vor:

a) die ökonomische Gebarung der Unternehmung in ausgedehntester Weise zu überwachen; alle Aufschlüsse und Mittheilungen, die sie für nothwendig halten, abzuverlangen, sich bei den General-Versammlungen durch zwei oder drei Commissäre vertreten zu lassen, und nicht nur an den Berathungen, sondern auch an den Beschlüssen derselben thätigen Antheil zu nehmen;

b) eine Änderung der Preis-Tarife partiell oder allgemein anzuordnen, sobald die Erfahrung zeigen sollte, dass man durch die bestehenden keinen solchen Ertrag erzielt, der hinreicht, nebst den Auslagen auch die verbürgten Interessen zu decken.

Article 16.

Les Gouvernements contractants se réservent vis-à-vis de la Société concessionnaire, en retour de la garantie par eux concédée, les droits suivants:

a) de surveiller en toute son étendue la gestion financière de l'entreprise, d'exiger des Concessionnaires tous les éclaircissements et les communications qu'ils jugeront nécessaires, de se faire représenter aux Assemblées générales par deux ou trois Commissaires et de se réserver non seulement une influence sur leurs débats, mais encore sur leurs décisions;

b) de lui imposer des modifications de tarifs soit partielles soit générales, dès que l'expérience démontrera que le taux adopté ne suffit pas à couvrir, outre les frais d'exploitation, les intérêts garantis.

Articolo 17.

La Società concessionaria dovrà permettere che i Governi concedenti erigano a proprio conto e per loro servizio i telegrafi elettrici lungo la linea stradale, avrà l'obbligo di dar comodo nelle stazioni per la residenza dei Gabinetti telegrafici, e farà che le persone addette al suo servizio si prestino

Artikel 17.

Die concessionirte Gesellschaft wird zugeben müssen, dass die concessionirenden Regierungen auf eigene Kosten und für ihren Dienst, längs der Bahn elektrische Telegraphen errichten; sie wird ferner die Verpflichtung haben, in den Stations-Gebäuden die für die Aufstellung der telegraphischen Bureaux nöthigen

Article 17.

La Société concessionnaire sera tenue de laisser établir aux Gouvernements concédants, à leurs frais et pour leur usage, des télégraphes électriques le long du chemin de fer; elle sera obligée en outre de pourvoir aux locaux nécessaires pour les bureaux télégraphiques dans les gares, et de faire surveiller

pure a sorvegliare la manutenzione dei telegrafi medesimi.

Correspettivamente i Governi concederanno alla Società l'uso gratuito dei telegrafi per le comunicazioni interessanti esclusivamente il servizio della strada ferrata, osservate sempre le discipline vigenti.

Articolo 18.

Tutte le volte che gli Stati contraenti si troveranno d'accordo per ridurre ad atto la facoltà riservatasi di stabilire la linea telegrafica, di che è sopra parola, ciascuno contribuirà alla spesa nella percorrenza del proprio territorio, o dentro i limiti del medesimo avrà il carico del personale necessario. Per altro ogni comunicazione tra Governo e Governo per mezzo della linea telegrafica, sarà gratuita, e quando la linea stessa dovesse esser messa a disposizione anche del pubblico, ciò formerà subbietto di accordo separato.

Articolo 19.

La Società concessionaria dovrà pure obbligarsi alla condizione di condurre gratis con i treni stabiliti un vagone postale, o di dare altrimenti comodo, a piacere dei Governi interessati,

Localitäten einzuräumen und auch die Aufsicht über die Erhaltung der Telegraphen durch ihr Eisenbahn-Personale besorgen zu lassen.

Dagegen werden die Regierungen der Gesellschaft die unentgeltliche Benützung der Telegraphen für die ausschliesslich auf den Eisenbahndienst sich beziehenden Mittheilungen, jedoch stets unter Befolgung der diessfälligen Vorschriften, gestatten.

Artikel 18.

Insofern die contrahirenden Staaten übereinkommen werden, von dem vorbehaltenen Rechte der Errichtung der oben erwähnten telegraphischen Linie Gebrauch zu machen, wird eine jede die auf das eigene Gebiet entfallenden Kosten zu tragen, und innerhalb der Gränzen desselben für das nöthige Personale zu sorgen haben.

Uebrigens wird jede telegraphische Mittheilung zwischen den Regierungen unter sich unentgeltlich stattfinden, und falls die telegraphische Linie dem Publikum zur Benützung überlassen werden sollte, wird diess den Gegenstand eines besonderen Uebereinkommens bilden.

Artikel 19.

Die concessionirte Gesellschaft wird sich ferner verpflichten müssen, mit den festgesetzten Fahrzügen einen Postwagon unentgeltlich zu befördern oder auf sonstige Weise, nach Be-

les télégraphes par son personnel.

De leur côté les Gouvernements concéderont à la Société l'usage gratuit de ces télégraphes pour les dépêches concernant exclusivement son service et sous l'observance des règlements y relatifs.

Article 18.

Toutes les fois que les Gouvernements contractants conviendront entre eux d'user du droit qui leur est ci-dessus réservé d'établir des lignes télégraphiques, chacun d'eux aura à en supporter les frais sur son territoire et à pourvoir au personnel nécessaire pour sa ligne.

Il est du reste établi que toutes les communications télégraphiques entre les Gouvernements intéressés seront gratuites et que, dans le cas où on voudrait concéder au public l'usage de ces lignes télégraphiques, on aurait à dresser une convention spéciale.

Article 19.

Il sera en outre imposé à la Société concessionnaire l'obligation d'expédier gratuitement par les convois qui seront déterminés un vagon postal ou de pourvoir au choix des Gou-

per il trasporto delle corrispondenze postali, regolando le corse e le fermate dei convogli in modo che possa lungo la linea essere disimpegnato il servizio postale.

La Società dovrà in ultimo obbligarsi tanto ad assicurare per un prezzo discreto, da convenirsi, il trasporto dei militari, della forza politica e degli arrestati che fossero alla loro rispettiva custodia commessi, in guisa che siavi per questi ultimi la sicurezza necessaria, quanto a stipulare ogni maggiore facilità combinabile per il trasporto dei militari che viaggiano isolati od in corpo, secondo quello che nei rispettivi casi si pratica sopra altre strade di ferro già attivate.

lieben der betheiligten Regierungen, das Geeignete für den Brief-Postverkehr zu veranstalten, indem sie zugleich die Fahrten und Aufenthalte der Züge in der Art zu regeln hat, dass der Postdienst längs der Bahnlinie besorgt werden könne.

Die Gesellschaft wird sich schliesslich verpflichten müssen, sowohl den Transport des Militärs, der politischen Bewachungs-Organe, sowie auch der, ihrer Aufsicht anvertrauten Arrestanten, wobei bezüglich der letzteren die nöthigen Vorsichten zu beachten sind, gegen einen zu verabredenden billigen Preis zu übernehmen, als auch jede grösstmöglichste und vereinbarliche Erleichterung für die Weiterbeförderung der Militär-Personen, welche einzeln oder truppenweise reisen, nach der, in ähnlichen Fällen auf anderen bereits im Betriebe stehenden Eisenbahnen üblichen Verfahrungsweise einzuführen.

vernements intéressés, à l'expédition des lettres, ainsi que de conformer les départs et arrêts des convois aux besoins du service postal le long de la ligne du chemin de fer.

La Société sera finalment tenue de pourvoir au transport des troupes, des agents de la surveillance politique ainsi que des détenus confiés à leur garde (ces derniers sous l'observance des précautions nécessaires) à des prix réduits et de procurer toutes les facilités possibles et accordées sur d'autres lignes actuellement exploitées, pour le transport des militaires voyageant isolés ou par corps.

Articolo 20.

Il Governo Austriaco, come ciascun altro dei Governi contraenti permetterà che la Società si formi in qualunque delle città del rispettivo dominio, ed abbia sede nella medesima, con che per altro debba in ogni caso essere costituita un' Amministrazione generale residente in Modena, che viene riguardata come luogo centrale per gli interessi della impresa.

Artikel 20.

Die österreichische, gleichwie die übrigen contrahirenden Regierungen werden gestatten, dass die Gesellschaft sich in was immer für einer Stadt des bezüglichen Gebietes bilde und in derselben ihren Sitz nehme, jedoch unter der Bedingung, dass eine General-Administration errichtet werde, die in Modena, welcher Ort als Centralpunct für die Angelegenheiten der Unternehmung anzusehen ist, zu residiren hat.

Article 20.

Le Gouvernement Autrichien ainsi que les autres Gouvernements contractants permettront que la Société se constitue et établisse son siége dans une ville quelconque appartenante au territoire de l'un d'entre eux, sous la réserve qu'il sera formé une Administration générale dans la ville de Modène laquelle sera considérée comme le centre de la gestion de l'Entreprise.

Articolo 21.

Le Azioni della Società godranno ugualmente in tutti gli Stati dei Governi contraenti tutte quelle garanzie, prerogative e facilità che si accordano rispettivamente alle azioni delle Società indigene.

Articolo 22.

La Commissione, di che è parola negli Articoli precedenti, si comporrà di cinque membri, uno per ciascun Governo, ed avrà la sua sede pure in Modena. Ciascun Governo sosterrà la spesa del Commissario rispettivo, ma tutte le spese occorrenti per il personale subalterno ed altre di uffizio, saranno sostenute dalla Società e portate annualmente nel bilancio di previsione prescritto dall' Art. 12 surriferito.

Articolo 23.

Con regolamento speciale da concordarsi, verrà stabilita la sfera di attribuzioni della Commissione prenominata, così dirimpetto ai Governi contraenti quanto verso la Società.

Articolo 24.

All' effetto che resti precisamente determinata la portata del privilegio che i Governi contraenti intendono di accordare alla Società concessionaria, è dichiarato che, conseguentemente al medesimo eglino si obbligano solamente a non autorizzare, per tutta la durata della concessione, altra strada

Artikel 21.

Die Actien der Gesellschaft werden gleichmässig in allen Staaten der contrahirenden Regierungen alle jene Garantien, Vorrechte und Erleichterungen geniessen, welche bezüglich der Actien inländischen Gesellschaften zugestanden werden.

Artikel 22.

Die in den früheren Artikeln erwähnte Commission wird aus fünf Mitgliedern—Eines für jede Regierung—bestehen, und ihren Sitz gleichfalls in Modena haben. Jede Regierung wird die Besoldung ihres Commissärs zu tragen haben; es sind jedoch alle Auslagen für das untergeordnete Personale und die Amtsauslagen von der Gesellschaft zu bestreiten, und in den, durch den Artikel 12 vorgeschriebenen Jahres-Voranschlag einzubeziehen.

Artikel 23.

Durch ein zu verabredendes besonderes Reglement wird der Wirkungskreis der vorbenannten Commission, sowohl gegenüber den contrahirenden Regierungen, als auch gegenüber der Gesellschaft festgestellt werden.

Artikel 24.

Um die Tragweite des Privilegiums, welches die contrahirenden Regierungen der concessionirten Gesellschaft zu verleihen gedenken, genau festzustellen, erklären dieselben sich einzig und allein zu verpflichten, während der ganzen Dauer der Concession keinen anderen Eisenbahnbau zu genehmigen, wel-

Article 21.

Les titres d'Actions créés par la Société jouiront dans les États de chacun des Gouvernements intéressés des garanties, privilèges et facilités qui y sont accordés aux titres des Sociétés nationales.

Article 22.

La Commission dont il a été parlé aux articles précédents se composera de 5 membres, un par Gouvernement, et aura également son siège à Modène.

Les traitements des Commissaires seront respectivement à la charge de chacun des Gouvernements; restent exceptés les traitements du personnel subalterne et les frais de bureaux qui seront à la charge de la Société et compris dans le budget annuel prescrit par l'article 12.

Article 23.

La sphère d'activité de la Commission susdite, soit dans ses rapports avec les Gouvernements contractants, soit vis-à-vis de la Société, sera déterminée par un règlement spécial.

Article 24.

Afin de mieux préciser la portée du privilège que les Gouvernements contractants entendent conférer à la Société, ils déclarent s'engager uniquement à ne point concéder pendant toute la durée de la concession la construction de tout autre chemin de fer desservant la communication im-

ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni dei luoghi allacinti con la linea di strade che forma il soggetto della concessione medesima.

Mentre all'opposto si riservano rispettivamente la facoltà di eseguire ed autorizzare la costruzione di nuove strade o bracci di strade, tanto ordinarie quante ferrate, anche in comunicazione od in prolungamento di quelle sopra enunciate.

Articolo 25.

Il cambio delle ratifiche della presente Convenzione avrà luogo in Roma nello spazio di giorni quaranta e più presto, se sarà possibile.

In fede di che la presente Convenzione è stata in cinque originali firmata dai Plenipotenziarii suddetti che vi hanno apposto la impronta del loro stemmi.

Roma il giorno primo del mese di Maggio dell'anno mille ottocente cinquantune.

G. Card. Antonelli m. p.
M. Esterházy m. p.
Malaguzzi m. p.
M. A. Onesti m. p.
G. Baldasseroni m. p.

cher zum unmittelbaren Verkehre der Orte zu dienen hätte, welche durch die, den Gegenstand dieser Concession bildende Eisenbahnlinie zu verbinden sind.

Dagegen behalten sich die Regierungen die Berechtigung vor, den Bau neuer Strassen und Eisenbahnlinien oder Zweige derselben, sowohl zur Verbindung, als zur Verlängerung der vorangeführten, auszuführen oder zu genehmigen.

Artikel 25.

Die Auswechslung der Ratificationen der gegenwärtigen Convention wird in Rom binnen vierzig Tagen, oder wo möglich, noch eher stattfinden.

Urkund dessen ist die gegenwärtige Convention in fünf Originalien von den oben genannten Bevollmächtigten unterfertiget und mit ihren Siegeln versehen werden.

Rom, den ersten Tag des Monates Mai des Jahres Eintausend achthundert Ein und fünfzig.

J. Card. Antonelli m. p.
M. Esterházy m. p.
Malaguzzi m. p.
M. A. Onesti m. p.
J. Baldasseroni m. p.

médiate entre les points reliés par le chemin de fer qui forme le sujet de la présente concession.

Les Gouvernements contractants se réservent le droit d'entreprendre ou de concéder la construction de routes ordinaires et chemins de fer, soit principaux, soit latéraux, en prolongation ou embranchement de la ligne susmentionnée.

Article 25.

L'échange des ratifications de la présente Convention aura lieu à Rome, dans un délai de 40 jours, ou moindre s'il se peut.

En foi de quoi la Convention présente a été dressée en cinq originaux conformes, signés et munis des sceaux des Plénipotentiaires susdits.

Rome le premier jour du mois de Mai de l'an Mil-huit cent cinquante et un.

G. Card. Antonelli m. p.
M. Esterházy m. p.
Malaguzzi m. p.
M. A. Onesti m. p.
J. Baldasseroni m. p.

Testo

Concessione

della

strada ferrata

Centrale Italiana

In Nome dei cinque eccelsi Governi segnatari della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851 i sottoscritti Rappresentanti con speciali e straordinari poteri:

per la Santa Sede:

Conte Gaetano Zucchini, Consigliere ordinario di Stato di Sua Santità;

per l'Austria:

Conte Antonio Paulovich, I. R. Consigliere ministeriale;

per gli Stati di Modena e di Parma:

Conte Teodoro Bayard de Volo, Ciambellano di S. A. R. il Duca di Modena;

e per la Toscana:

Giuseppe Mantellini, Avvocato Regio e Direttore delle riformazioni del Gran Ducato di Toscana;

dopo aver prese in maturo

Uebersetzung.

Concession

der

italienischen

Central-Bahn.

Im Namen der fünf hohen Regierungen, welche die Convention vom 1 Mai 1851 zu Rom unterzeichnet haben, ertheilen und übertragen die unterzeichneten, mit besonderen und ausserordentlichen Vollmachten versehenen Repräsentanten:

für den heiligen Stuhl:

Conte Gaetano Zucchini, ordentlicher Staatsrath Seiner Heiligkeit;

für Oesterreich:

Conte Antonio Paulovich, k. k. Ministerialrath;

für die Staaten von Modena und Parma:

Conte Teodoro Bayard de Volo, Kammerer Seiner königl. Hoheit des Herzogs von Modena, und

für Toscana:

Giuseppe Mantellini, k. Advocat und Direttore delle riformazioni des Grossherzogs von Toscana;

nachdem sie einen bereits vor

Traduction.

Concession

du

chemin de fer

Central Italien.

Au nom des cinq Gouvernements signataires de la convention de Rome, en date du 1 Mai 1851.

Les Plénipotentiaires soussignés, munis de pouvoirs spéciaux extraordinaires, savoir:

pour le Saint-Siége:

le Comte Gaetano Zucchini, conseiller d'État de Sa Sainteté;

pour l'Autriche:

le Comte Antonio Paulovich, conseiller ministériel;

pour les États de Modène et de Parme:

le Comte Théodore Bayard de Volo, chambellan de S. A. R. le Duc de Modène;

et pour la Toscane:

Joseph Mantellini, avocat Royal et directeur *delle riformazioni* du Grand-Duché de Toscane;

après avoir mûrement examiné

esame un relativo progetto già presentato da S. E. il Marchese Rafaello de Ferrari, Duca di Galliera, danno, trasferiscono e concedono al prefato Signor Duca come Mandatario dei Signori Concessionarj delle strade di ferro Lombardo-Venete il diritto di costruire, e di attivare nel proprio interesse e a loro spese, rischio e pericolo, la strada ferrata Centrale Italiana ai seguenti patti e condizioni:

einiger Zeit von Seiner Excellenz dem Marchese Rafaello de Ferrari, Herzog von Galliera, überreichten, bezüglichen Concessions-Entwurf in reifliche Erwägung gezogen haben, dem gennanten Herrn Herzoge, als Bevollmächtigtem der Herren Concessionäre der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen das Recht, die italienische Centralbahn für Rechnung, auf Kosten und Gefahr obgedachter Herren Concessionäre unter folgenden Bedingungen, zu bauen und in Betrieb zu setzen:

un projet présenté par S. E. le Marquis Raphaël de Ferrari, Duc de Galliera, donnent, transférent et concèdent audit Duc de Galliera, comme fondé de pouvoirs des Concessionnaires des chemins de fer Lombardo-vénitiens, le droit de construire et de mettre en exploitation, pour le compte, aux frais, risques et périls des Concessionnaires, le chemin de fer Central Italien, et ce aux conditions suivantes:

§. 1.

La strada ferrata Centrale Italiana dovrà partirsi dalla sponda destra del Pò presso Piacenza per congiungere con la linea più retta e normale questa città con Parma, Reggio, Modena e Bologna, donde per la valle del Reno attraverserà l'Apennino per quindi incontrare a Pistoja le strade ferrate Toscane. Un braccio della stessa strada dovrà inoltre staccarsi da Reggio e, toccata Guastalla e Luzzara, passare con apposito ponte il Pò a Borgoforte, dove anderà a immettere nelle strade ferrate Lombardo-Venete per Mantova.

§. 1.

Die italienische Centralbahn hat am rechten Ufer des Pò bei Piacenza zu beginnen, derart, dass diese Stadt in möglichst gerader Linie mit Parma, Reggio, Modena und Bologna verbunden werde, und soll hiernächst die Apenninen, dem Thale des Reno entlang, übersteigen um jenseits derselben in die toscanischen Einsenbahnen, bei Pistoja, einzumünden. Ein Zweig dieser Bahn soll sich zunächst Reggio abzweigen, Guastalla und Luzzara berühren, den Pò unweit Borgoforte auf einer behufs dessen herzustellenden Brücke überschreiten, um sich endlich an die lombardisch-venetianische Eisenbahn, nach Mantua, anzuschliessen.

§. 1.

Le chemin de fer Central italien partira de la rive droite du Pô, près de Plaisance; il sera construit de façon à relier en ligne autant que possible droite cette ville avec Parme, Reggio, Modène et Bologne, d'où il devra passer les Apennins le long de la vallée du Reno, pour faire, au-delà de la chaîne des Apennins, sa jonction avec les chemins de fer toscans près de Pistoie. Un embranchement du chemin central partira de Reggio, touchera Guastalla et Luzzara, passera le Pô près de Borgoforte sur un pont construit à cet effet, et fera jonction avec le tronc des chemins Lombardo-vénitiens qui touche Mantoue.

§. 2.

Agli effetti del presente atto di Concessione la strada Cen-

§. 2.

Behufs der Ausführung des gegenwärtigen Abtretungsactes

§. 2.

Aux effets du présent Acte de concession, le chemin de fer

trale dovrà ritenersi divisa in tre tronchi principali:

il primo dalla sponda destra del Pò presso Piacenza fino a Bologna, compresa la stazione in questa ultima città;

il secondo da Bologna a Pistoja, compreso il necessario aumento della stazione già esistente in questa ultima città in servizio delle strade ferrate Lucchesi, e della Maria Antonia, o una nuova stazione da ivi destinare a esclusivo servizio della Centrale;

il terzo da Reggio alla sinistra sponda del Pò fino all'incontro delle Lombardo-Venete per Mantova.

§. 3.

Il primo tronco dovrà esser messo in piena attività pel trasporto dei viaggiatori e delle merci dentro tre anni, il secondo dentro cinque, ed il terzo dentro sei anni dal 1 Luglio 1856, con facoltà nei Signori Concessionarj di consegnare definitivamente ultimato le stazioni del primo e del secondo tronco dentro i sei anni assegnati al compimento del terzo.

ist es erforderlich, die Centralbahn als in drei Hauptstrecken getheilt anzusehen, als welche sich folgende darstellen:

die erste vom rechten Ufer des Pò, bei Piacenza, bis nach Bologna mit Inbegriff des Bahnhofes bei dieser letzteren Stadt;

die zweite von Bologna nach Pistoja, mit Einschluss der nothwendigen Erweiterung des in dieser letzteren Stadt für die lucchesischen und die Eisenbahn Maria Antonia bereits errichteten, oder eines neuen, zum ausschliesslichen Gebrauche der Centralbahn daselbst zu erbauenden Bahnhofes;

die dritte von Reggio bis an das linke Ufer des Pò, und von da ab, bis zur Begegnung mit der lombardisch-venetianischen Eisenbahn, welche Mantua berührt.

§. 3.

Es soll die erste dieser Strecken, behufs der Beförderung von Reisenden und Waaren, binnen drei Jahren in vollen Betrieb gesetzt werden, die zweite binnen fünf, die dritte binnen sechs Jahren, vom 1. Juli 1856 an gerechnet. Jedoch ist es den Herren Concessionären gestattet, die Bahnhöfe der ersten und zweiten Strecke erst binnen der sechs Jahre, welche für den Ausbau der dritten zugestanden sind, zu vollenden.

Central sera considéré comme étant divisé en trois lignes principales, savoir:

a) la première, partant de la rive droite du Pô près de Plaisance jusqu'à Bologne, y compris la gare de cette dernière ville;

b) la seconde, de Bologne à Pistoie, y compris les agrandissements nécessaires aux gares déjà existantes, affectées aux chemins de fer Lucquois et de Maria Antonia, ou une gare nouvelle à construire à Pistoie à l'usage exclusif du chemin de fer Central;

c) la troisième, de Reggio, passant sur la rive gauche du Pô pour faire jonction avec les chemins de fer Lombardo-vénitiens touchant Mantoue.

§. 3.

La mise en exploitation pour le transport des voyageurs et marchandises devra avoir lieu, pour la première de ces lignes dans le délai de 3 ans, pour la seconde dans le délai de 5 ans, pour la troisième dans le délai de 6 ans, à dater du 1 Juillet 1856. Les Concessionnaires ont toutefois le droit de n'achever les gares à construire sur la première et la seconde que dans le délai de 6 ans fixé pour l'achèvement de la troisième ligne.

§. 4.

Sarà nell' obbligo dei Signori Concessionarj di costruire la strada, di corredarla di tutte le opere accessorie, di fornirla di tutto il materiale mobile occorrente al suo esercizio, di tenerla in perfetto stato di manutenzione e d' esercitarla di maniera che se ne ricavino tutti quei materiali vantaggi che i Governi interessati sono nel diritto di ripromettersi da un' opera così grandiosa.

§. 5.

A garanzia dell' esatto adempimento degli obblighi come sopra assunti, il Signor Duca di Galliera, in nome dei Signori Concessionarj, promette di depositare dentro Luglio prossimo venturo presso l' uffizio permanente di Modena, in tante obbligazioni delle Lombardo-Venete, un valore effettivo, secondo il corso d' allora, di cinque Milioni di Lire italiane da restituirsi appena attivato il primo tronco della Centrale, che rimarrà vincolato per la stessa garanzia.

§. 6.

L' opera di che si tratta essendo già stata dichiarata nei cinque Stati di pubblica utilità, a tutti gli effetti i Signori Concessionarj godranno del diritto della espropriazione contta dei

§. 4.

Den Herren Concessionären liegt die Pflicht ob die Bahn zu erbauen, dieselbe vollständig auszustatten, sie mit allem zu ihrem Betriebe erforderlichen beweglichen Materiale zu versehen, sie in vollkommenem Zustande zu erhalten, und sie derart zu betreiben, dass durch dieselbe alle jene materiellen Vortheile erzielt werden welche die betheiligten Regierungen sich von einer so grossartigen Unternehmung mit vollem Rechte versprechen dürfen.

§. 5.

Als Gewähr für die pünctliche Erfüllung der oben übernommenen Verpflichtungen verspricht der Herr Herzog von Galliera im Namen der Herren Concessionäre, bei dem permanenten Eisenbahnamte zu Modena innerhalb des kommenden Monates Juli die Summe von fünf (5) Millionen italienischer Lire in Obligationen der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen zum Tagescurse zu erlegen, welche nach erfolgter Inbetriebsetzung der ersten Strecke, auf die fürder dieselbe Haftung übergeht, alsbald zurückerstattet werden soll.

§. 6.

Da die Unternehmung, um die es sich handelt, bereits in den fünf Staaten für gemeinnützlich erklärt worden ist, steht den Herren Concessionären behufs der Erzielung der

§. 4.

Les Concessionnaires sont tenus de construire le chemin de fer Central, de le munir de tout le matériel roulant nécessaire à l'exploitation, de l'entretenir en parfait état, et de l'exploiter de manière à en obtenir tous les avantages que les Gouvernements sont en droit d'attendre d' une entreprise aussi grandiose.

§. 5.

Comme garantie de l'entière exécution des engagements pris ci-haut, le Duc de Galliera s'oblige à déposer, au nom des Concessionnaires, à la Direction des chemins de fer à Modène, et dans le courant du mois de Juillet prochain, la somme de cinq millions de Livres italiennes, en obligations des chemins de fer Lombardo-vénitiens, au cours du jour. Cette somme sera restituée aussitot après la mise en exploitation de la première ligne qui servira de garantie.

§. 6.

L'entreprise en question ayant été déclarée d'utilité publique dans les cinq États, les Concessionnaires sont autorisés à poursuivre par tous les moyens de droit, même par expropria-

terreni e delle fabbriche investite dalla linea e dalle sue opere accessorie, con sottostare all' obbligo di soddisfare alle indennità verso i terzi stabilite dalle regole e secondo le procedure vigenti nei cinque Stati.

§. 7.

Sono mantenuti ai Signori Concessionarj i beneficj e privilegj inseriti nell' art. 5, let. *a*, *b*, *d*, della Convenzione di Roma del 1 Maggio 1851.

§. 8.

Tenuto fermo il disposto dell' art. 24 dell' indicata Convenzione di Roma, i Signori Concessionarj avranno altresì a condizioni uguali una preferenza sopra gli altri concorrenti per la Concessione d' altre strade ferrate, che in alcuna dei territorj dei cinque Stati andassero a congiungersi con la Centrale, salvi però e rispettati i preesistenti impegni, che relativamente a ciò si fossero già assunti dai rispettivi Governi.

§. 9.

I Signori Concessionari sono autorizzati a combinare l' operazione finanziaria per raccogliere il capitale occorrente

beabsichtigten Zwecke das Recht der zwangsweisen Erwerbung der für die Eisenbahnlinie und ihre Nebenanlagen erforderlichen Grundstücke und Gebäude, jedoch, mit der Verpflichtung zu, die betreffenden Besitzer, nach Massgabe der in den fünf Staaten bestehenden Vorschriften und unter Beobachtung der gesetzmässigen Formen zu entschädigen.

§. 7.

Die Concessionäre treten in den vollen Genuss aller jener Vorrechte und Privilegien, welche in dem Artikel V, litt. a) b), d) der Convention vom. 1. Mai 1851 angeführt sind.

§. 8.

Der Vorschrift des Artikels 24 der erwähnten Convention von Rom, welcher seine volle Giltigkeit behält, gemäss, erhalten die Herren Concessionäre, unter übrigens gleichen Bedingungen, ein Vorzugsrecht vor allen anderen Mitbewerbern um die Concession aller jener Eisenbahnen, welche auf dem Gebiete irgend eines der fünf Staaten zum Anschluss an die Centralbahn künftig erbaut werden sollen, unter alleinigem Vorbehalte jener früheren Verbindlichkeiten, welche diesfalls von den betreffenden Regierungen bereits eingegangen sind.

§. 9.

Die Herren Concessionäre sind ermächtiget, die Finanzoperationen, welche die Aufbringung des für die Unter-

tion, l' acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour le chemin de fer et ses dépendances, avec l'obligation toutefois d' indemniser les propriétaires d'après les lois et prescriptions en vigueur dans chacun de ces États.

§. 7.

Les Concessionnaires jouiront de tous les bénéfices et privilèges mentionnés à l'art. 5 lettres *a*, *b*, *d* de la convention de Rome du 1 Mai 1851.

§. 8.

Conformément à la prescription de l'art. 24 de ladite convention qui reste en vigueur, il est accordé aux Concessionnaires à conditions égales, la préférence sur tous autres concurrents qui se présenteraient pour obtenir la concession des chemins de fer à construire sur le territoire d' un des cinq États, et destinés à faire jonction avec le chemin de fer Central, sous la réserve toutefois du maintien des engagements antérieurs pris par les Gouvernements respectifs.

§. 9.

Les Concessionnaires sont autorisés, pour réaliser le capital nécessaire à l'entreprise, à combiner leurs opérations

all' Impresa, su quelle basi e sotto quelle forme che riputeranno del loro interesse. I titoli per altro rappresentativi il Capitale della Centrale saranno contraddistinti da quelli delle Lombardo-Venete, e la emissione ne sarà regolata per modo che la interesse e in fondo di ammortizzazione, non giungano mai a superare l' annualità garantita come rendita minima della strada dal successivo articolo 18.

nehmung erforderlichen Capitales erheischen wird, auf jenen Grundlagen und unter jenen Bedingungen auszuführen, welche sie für die zweckdienlichsten erachten werden. Jedoch sollen die Werthpapiere, welche das Capital der Centralbahn darstellen werden, von jenen der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen unterschieden, und es soll deren Ausgabe in solcher Weise beschränkt werden, dass deren Interessen und Amortisationsquote niemals jenen jährlichen Betrag übersteigen können, welcher laut dem Artikel 18 des gegenwärtigen Vertrages a's geringstes Einkommen der Bahn verbürgt wird.

financières, sur les bases et dans les formes qu'ils jugeront le plus favorables à leurs intérêts. Toutefois, les valeurs qui représenteront le capital du chemin de fer Central seront différentes de celles des chemins de fer Lombardo-vénitiens, et leur émission sera restreinte de façon à ce que le montant des intérêts et amortissements correspondants ne surpasse jamais l'annuité qui, d'après l'article 18 de la présente convention, est garantie comme minimum du revenu annuel.

§. 10.

I titoli così emessi godranno ugualmente in tutti gli Stati dei Governi contraenti le garanzie, prerogative e facilità che si accordano rispettivamente ai titoli delle Società indigene, conforme è detto nell' artic. 21 della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851.

§. 10.

Die in Folge dessen geschaffenen Werthpapiere werden in allen Staaten der contrahirenden Regierungen jenen Schutz, jene Vorrechte und jene Erleichterungen geniessen, welche in denselben beziehungsweise den Werthpapieren der inländischen Gesellschaften gewährt sind, und zwar kraft des Artikel 21. der Convention von Rom vom 1. Mai 1851.

§. 10.

Les titres créés ainsi jouiront dans les États des Gouvernements contractants de la protection, des privilèges et avantages accordés aux titres des Sociétés nationales; et cela en vertu de l'article 21 de la convention de Rome du 1 Mai 1851.

§ 11.

In una città d' alcuno dei cinque Stati dovrà dai Concessionarj istituirsi un apposito Consiglio di Direzione e di Amministrazione per la Centrale

§. 11.

Es liegt den Concessionären ob, in einer Stadt irgend einer der fünf Staaten einen eigenen Directions- und Verwaltungsrath für die italienische Cen-

§. 11.

Les Concessionnaires sont tenus d'établir dans une des villes d'un des cinq États pour le chemin de fer Central italien, un Conseil d'administration qui

Italiana, composto del Signor Duca di Galliera e di altre due persone interessate nella impresa. Quando il Consiglio non risieda in Modena dovrà tenervi una Direzione o Rappresentanza munita dei necessarj poteri per mantenersi nei rapporti prestabiliti con la Commissione Internazionale e col di lei uffizio permanente.

tralbahn zu bestellen, welcher aus dem Herzoge von Galliera und aus zwei anderen bei der Unternehmung betheiligten Personen zu bestehen haben wird. Falls dieser Rath seinen Sitz nicht in Modena haben sollte, muss daselbst eine Direction oder ein mit den nöthigen Vollmachten versehener Vertreter angestellt werden, welchem es obliegen wird, die vereinbarten Beziehungen zu der internationalen Commission und dem ständigen Amte derselben zu unterhalten.

sera composé du duc de Galliera et de deux personnes intéressées dans l'entreprise. Au cas où ce Conseil n'aurait pas son siége à Modène, on devra y établir une direction ou un représentant muni des pouvoirs nécessaires pour communiquer avec la Commission internationale et le bureau permanent de cette Commission à Modène.

Tanto la nomina del Consiglio di Direzione e di Amministrazione che de' suoi Rappresentanti in Modena dovrà essere officialmente partecipata all'uffizio permanente, non più tardi del 30 Giugno prossimo venturo.

Die Ernennung des Directions- und Verwaltungsrathes sowohl, als seiner Stellvertreter in Modena, muss dem permanenten Amte officiell mitgetheilt werden, und zwar spätestens den kommenden 30 Juni.

Les nominations du Conseil de direction et d'administration, ainsi que celle du représentant, doivent être communiquées officiellement au bureau permanent, au plus tard le 30 juin prochain.

§. 12.

L'Amministrazione e la Contabilità della strada ferrata Centrale italiana dovranno essere con la maggiore accuratezza tenute distinte da quelle delle Lombardo-Venete, per trattarsi di negozj separati, e ne'quali i Governi concedenti non hanno l'istesso interesse; talchè l'effetto sia che in qualunque epoca e per ogni occorrenza sia dato rilevare la spesa della costruzione, attivazione ed esercizio della Centrale italiana separatamente da quella delle Lombardo-Venete comunque tanto l'una che le altre vadano a

§. 12.

Die Verwaltung und die Buchführung der italienischen Centralbahn müssen mit aller Sorgfalt von jenen der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen geschieden werden, indem es sich um zwei selbstständige Unternehmungen handelt, bei welchen die concessionirenden Regierungen nicht gleich betheiliget sind. Und zwar hat diess in solcher Weise und zu dem Ende zu erfolgen, dass zu jeder Zeit und bei jeder Gelegenheit die Kosten des Baues und des Betriebes der italienischen Centralbahn von jenen

§ 12.

L'administration et la comptabilité du chemin de fer Central italien doivent être soigneusement séparées de celles des chemins de fer Lombardo-vénitiens qui représentent une affaire distincte, dans laquelle les divers Gouvernements qui accordent la concession n'ont pas le même intérêt. Cette prescription devra être exécutée de manière qu'en tout temps et en toute occasion les frais de construction et d'exploitation du chemin de fer Central italien puissent être établis séparément de ceux des chemins Lombardo-

condursi da una medesima Società.

der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen getrennt erhoben werden konnen, wenngleich sowohl die eine als die anderen einer und derselben Gesellschaft angehören werden

vénitiens, quoique les uns comme les autres appartiennent à une seule et même Société.

§. 13.

La Commissione internazionale dei cinque Governi conserva le sue attribuzioni, quali appariscono definite agli articoli 5, 8, 12, 16, 22, 23 della Convenzione di Roma con dovere, col mezzo di essa Commissione o del suo Uffizio permanente di Modena, passare tutti i rapporti dipendenti dall'atto presente fra i cinque cessati Governi ed il rappresentante dei Signori Concessionarj.

§. 13.

Die internationale Commission der fünf Regierungen bewahrt den Wirkungskreis, welcher ihr kraft der Artikel 5, 8, 12, 16, 22, 23 der Convention von Rom zugetheilt worden ist, gleichwie es dabei sein Bewenden hat, dass durch sie oder ihr permanentes Amt zu Modena alle von dem gegenwärtigen Acte abhängigen Beziehungen zwischen den fünf hohen Regierungen und dem Vertreter der Herren Concessionäre zu vermitteln sind.

§. 13.

La Commission internationale des cinq Gouvernements reste revêtue des attributions que lui donnent les articles 5, 8, 12, 16, 22, 23 de la Convention de Rome, y compris l'obligation de servir d'intermédiaire pour toutes les relations qui s'établiront entre les cinq Gouvernements et le représentant des Concessionnaires, soit directement par elle-même, soit par l'organe de son bureau permanent à Modène.

§. 14.

Dentro il 30 Giugno prossimo venturo i Signori Concessionarj, col mezzo di loro Mandatario debitamente accreditato all'Uffizio permanente in Modena della Commissione internazionale, riceveranno dal Comitato della Società che cessa ma sotto l'ispezione dell'uffizio permanente la consegna delle opere, degli stabili occupati, materiali, mobili, studj e generalmente di tutto l'attivo dell'Amministrazione passata che viene a esser loro trasferito nello stato in cui sarà in allora per ritrovarsi escluso il resto di cassa. Quanto alle espropriazioni, rimangono

§. 14.

Vor Ablauf des Monates Juni werden die Herren Concessionäre, mittelst eines bei dem permanenten Amte der internationalen Commission zu Modena gehörig bevollmächtigten Vertreters, von Seiten des Comités der abtretenden Gesellschaft, unter Aufsicht des ob gedachten Amtes, die Uebernahme sämmtlicher Bauwerke, der unbeweglichen und beweglichen Gegenstände, Materialien, Pläne, und überhaupt des ganzen Activums der bisherigen Verwaltung bewerkstelligen, welches auf dieselben in dem Zustande übergeht, in wel-

§. 14.

Avant le 30 Juin, les Concessionnaires, représentés par un agent muni des pouvoirs nécessaires et accrédité près du bureau permanent de la Commission internationale à Modène, recevront du Comité de l'ancienne Société, mais sous le contrôle du bureau permanent, tous les travaux, objets mobiliers et immobiliers, matériaux, études, et tout l'actif de la précédente Administration dans l'état où ils seront au moment de la remise qui leur en sera faite, à l'exception du restant en caisse. Quant aux expropriations, les conséquences des engagements

a carico dei nuovi Concessionarj le conseguenze delle liquidazioni scadenti.

chem es sich zu jener Zeit befinden wird; jedoch unter Ausschluss des Cassenrestes. Die aus den vorgenommenen Expropriationen entspringenden und erst später verfallenden Verpflichtungen und Leistungen, bleiben den neuen Concessionären zur Last.

antérieurs tombent à la charge des nouveaux Concessionnaires.

§. 15.

Dentro lo stesso termine del Giugno i Signori Concessionarj depositeranno nella cassa della R. Depositeria in Firenze Lire italiane sei millioni e ottocento quarantamila in effettivo contante per stare a disposizione della Commissione internazionale, con la qual somma e col resto di cassa dell'Amministrazione che cessa, saranno saldati i lavori eseguiti, ritirate le obbligazioni sotto garanzia dei Governi accordate in parziale pagamento agli accollatarj, rimborsate le Azioni, o disinteressato il Comitato della Società disciolta.

§. 15.

Bevor dem Ende des obgedachten Monates Juni werden die Herren Concessionäre zur Disposition der internationalen Commission sechs Millionen und achtmal hundert vierzig tausend italienische Lire in barem Gelde bei der k. Depositencasse zu Florenz erlegen. Mit diesem Betrage, so wie mit dem Cassenreste der abtretenden Verwaltung werden die ausgeführten Arbeiten gezahlt, die den Betheiligten, unter Bürgschaft der Regierungen, als theilweise Zahlung bewilligten Obligationen eingezogen, die Actien eingelöst und das Comité der aufgelösten Gesellschaft entschädiget werden.

§. 15.

Avant l'expiration du mois de Juin, les Concessionnaires auront à verser à la caisse des dépôts à Florence une somme de six millions huit cent quarante mille Livres italiennes, en monnaies sonnantes, pour être mise à la disposition de la Commission internationale; cette somme, conjointement avec l'encaisse de l'Administration dissoute, servira à payer les travaux faits, à faire rentrer les obligations remises aux intéressés à titre de paiement partiel et sous garantie des Gouvernements, à rembourser les actions et à indemniser le Comité de la Société dissoute.

§. 16.

Appena pagate le somme di che nel precedente articolo, i nuovi Concessionarj rimarranno affatto liberi ed esenti da ogni risponsabilità per gli atti della presente Amministrazione e per le sue consegnenze, dalle quali saranno dai cinque eccelsi Governi pienamente affrancati e garantiti.

§. 16.

Nach Erlegung der Summen, welche in dem vorhergehenden Artikel angeführt sind, hört für die neuen Concessionäre jede Art von Verantwortlichkeit für die Gebarung der vorhergehenden Verwaltung und die von derselben herrührenden Verbindlichkeiten auf, und sie werden durch die fünf hohen Regierungen von jeder derartigen Verpflichtung enthoben und gegen derlei Ansprüche geschützt werden.

§. 16.

Après paiement de ces sommes dont il a été question à l'art. précédent, les Concessionnaires sont libres de toute responsabilité des faits de la précédente Administration, et des conséquences qui en ressortiront. Les Gouvernements les déchargent de toute obligation de cette sorte, et les protégeront contre toutes prétentions y relatives.

§. 17.

La durata dell'att--al Concessione è fissata a tutto l'anno 1918, durante la quale epoca i Signori Concessionarj goderanno, esclusivamente ad ogni altro, del diritto di trasportare sulla strada Centrale, viaggiatori e merci, per un prezzo a tariffa nel modo che sarà detto nel Capitolato.

§. 18.

Quando tutta la strada Centrale italiana, come è descritta nell'art 1°, sarà messa in piena attività di esercizio pel trasporto dei passeggieri e delle merci, e col necessario corredo delle stazioni delle opere necessorie, del capitale mobile ecc., i cinque eccelsi Governi segnatarj della Convenzione di Roma, garantiscono ai Signori Concessionarj per tutta la durata della Concessione e così a tutto l'anno 1948, che non sarà mai per produrre una rendita annua al netto minore di sei milioni e mezzo di Lire italiane, agli effetti e nei termini indicati agli articoli 10, 11, 12, 13 e 14 della Convenzione di Roma suddetta, secondo la interpretazione data negli articoli 42 e 43 del Capitolato.

§. 17.

Die Dauer der gegenwärtigen Concession ist bis zum Ende des Jahres 1918 festgesetzt, und es wird während dieses Zeitraumes den Herren Concessionären, mit Ausschluss jedes Dritten, das Recht zustehen, Reisende und Waaren auf der Centralbahn zu den Tarifspreisen zu befördern, welche in dem Bedingnisshefte angegeben sind.

§. 18.

Sofort nach Vollendung der ganzen italienischen Central-bahn, wie sie im Artikel 1 des gegenwärtigen Vertrages beschrieben ist, nach deren voller Inbetriebsetzung für Reisende sowohl, als für Waaren, und deren Ausstattung mit den erforderlichen Bahnhöfen und sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Ausrüstungsgegenständen beginnt die Haftung, vermöge welcher sich die fünf hohen Regierungen, welche die Convention von Rom unterzeichnet haben, den Herren Concessionären gegenüber auf die ganze Zeit der Concession, somit bis zum Ende des Jahres 1918, verbürgen, dass dieselbe kein geringeres jährliches reines Einkommen, als von sechs und einer halben Million italienischer Lire, nach Massgabe der Artikel 10, 11, 12, 13 und 14 der erwähnten Convention von Rom und in Gemässheit der in den Artikeln 42 und 43 des Bedingungsheftes enthaltenen Auslegung derselben, aus obgedachter Bahn beziehen werden.

§. 17.

La durée de la présente Concession est fixée jusqu'à la fin de l'année 1918, et les Concessionnaire ont jusqu'à cette époque seuls le droit, à l'exclusion de tous autres, de transporter des voyageurs et des marchandises sur le chemin Central aux prix du tarif qui seront établis dans le Cahier des charges de la concession.

§. 18.

Dès que tout le chemin de fer Central italien, tel qu'il est décrit à l'art. 1 du présent traité, sera terminé, que son exploitation pour le transport des voyageurs et des marchandises aura commencé, et qu'il sera pourvu des gares, bâtiments et autres dépendances immobilières et mobilières nécessaires, les cinq Gouvernements qui ont signé la convention de Rome, garantissent pendant toute la durée de la concession, par conséquent jusqu'à la fin de l'an 1918, un minimum de revenu net de six millions et demi de Livres italiennes, selon la teneur des articles 10, 11, 12, 13 et 14 de ladite Convention et en conformité du sens et de la portée attribués à ces articles par les articles 42 et 43 du Cahier des charges.

§. 19.

E perchè il riparto fra Stato e Stato dei sei millioni e mezzo di rendita minima della strada garantita dai cinque Governi, deve fra loro regolarsi in base all'art. 15 del più volte ricordato Trattato di Roma, così i Concessionarj, e per essi, il loro Consiglio di Amministrazione si metterà più specialmente in grado di esibire all'Uffizio permanente della Commissione, le più esatte e documentate dimostrazioni delle spese incontrate nella costruzione ed armamento dei tratti di strada ricorrenti in ciascuno dei cinque Stati non che del Capitale mobile nel suo complesso.

§. 19.

Da die Zuweisung der Antheile an der Haftung für das von den fünf Regierungen, als das geringste verbürgte Einkommen der Bahn, von sechs und einer halben Million, an die betreffenden Staaten, auf Grundlage des Artikel 15 des mehrmals erwähnten Vertrages von Rom geschehen soll, werden die Concessionäre und für sie ihr Verwaltungsrath es sich besonders angelegen seyn lassen, dem permanenten Amte der Commission die genauesten und documentirten Nachweise über die für die Erbauung und Ausstattung der Bahn in jedem einzelnen der fünf Staaten aufgelaufenen Kosten, sowie über den Werth des beweglichen Betriebsmateriales, in seinem Gesammtbetrage, zu liefern.

§. 19.

Afin que la répartition entre les États respectifs du minimum de revenu de six millions et demi de Livres garanti par les cinq Gouvernements, puisse avoir lieu sur les bases posées dans l'article 15 de la Convention de Rome, il est indispensable que les Concessionnaires, et pour eux leur Comité d'administration, fassent en sorte qu'ils puissent soumettre au bureau permanent de la Commission internationale les renseignements les plus exacts avec pièces à l'appui, concernant les dépenses par État pour les travaux et les voies et les dépenses totales pour le mobilier.

§. 20.

Per quando prima della attivazione della intera linea si devenga ad attivare un tronco di pianura, i Governi degli Stati nel territorio dei quali sia per ricorrere, garantiscono a tutto loro carico, e salvi i compensi e riparti equitativi fra Essi, che non sarà per produrre una rendita annua minore di Lire italiane quattordici mila il chilometro. Quando poi si attivasse l'intera linea dalla sponda destra del Pò presso a Piacenza fino a Pistoja, allora gli Stati della Chiesa, di Modena, di Parma e di Toscana garantiscono una rendita minima che stia al sei

§. 20.

In soferne vor der Inbetriebsetzung der ganzen Linie einzelne Strecken in der Ebene für das Publikum eröffnet werden sollten, verbürgen sich die Regierungen jener Staaten, in deren Bereiche dieselben gelegen seyn werden, auf ihre ausschliessliche Gefahr und unter Vorbehalt der billigen gegenseitigen Entschädigungen und Vertheilungen unter sich dafür, dass dieselben kein geringeres jährliches Einkommen als von vierzehntausend italienischen Lire pr. Kilometer abwerfen werden. Für den Fall der Inbetriebsetzung der ganzen Li-

§. 20.

Pour le cas où, avant l'ouverture de l'exploitation sur toute la ligne, on mettrait en exploitation une partie du chemin situé en plaine, les Gouvernements des États que la ligne traverserait garantissent, à leurs risques et périls, et sous réserve d'un juste partage entre eux, un minimum de revenu net annuel de quatorze mille Livres Italiennes par kilomètre. Au cas où l'exploitation serait ouverte sur toute la ligne de la rive droite du Pô près de Plaisance jusqu'à Pistoie, les Gouvernements des États de l'Église, de Modène, de Parme et

milioni e mezzo come il numero dei chilometri della linea attivata, sta a quello della intera Centrale italiana.

nie, vom rechten Pò-Ufer bei Piacenza bis Pistoja, bürgen die Regierungen des Kirchenstaates, von Modena, Parma und Toscana für ein geringstes reines Einkommen, welches sich ebenso zu sechs und einer halben Million verhalten soll, wie sich die Zahl der Kilometer der in Betrieb gesetzten Linie zu jener der ganzen italienischen Centralbahn verhalten wird.

de Toscane garantissent un minimum de revenu net proportionnel au nombre de kilomètres exploités d'après la base de six millions et demi pour le chemin tout entier.

§. 21.

Ciascuno dei cinque Governi rappresenterà alla scadenza rispettiva in Modena in effettivo danaro contante la quota che sia per fargli debito, onde supplire alla differenza in meno che fosse per verificarsi fra la rendita effettiva della strada, e la rendita minima garantita come sopra. E l'I. R. Governo Austriaco assume di garantire per sè e per gli altri Stati che alle epoche convenute, le somme necessarie a ripianare quella differenza, saranno effettivamente contate e numerate nella cassa della Commissione per stare a disposizione dei Concessionarj.

§. 21.

Jede der fünf Regierungen wird zur Verfallzeit der betreffenden Termine jene Quote, zu Modena, in barem Gelde erlegen, welche ihr, behufs der Ausgleichung des Unterschiedes zwischen dem erzielten und dem zugesicherten kleinsten Einkommen der Bahn, falls sich das erstere noch geringer herausstellte, zur Last fällt.

Die k. k. österreichische Regierung übernimmt für sich und die anderen Staaten die Verpflichtung, zu den bestimmten Zeitpuncten die zur Ausgleichung jenes Unterschiedes erforderlichen Summen an die Casse der Commission bar auszahlen zu lassen, welche sie ihrerseits sofort zur Disposition der Concessionäre zu stellen hat.

§. 21.

Chacun des cinq Gouvernements garants déposera à l'échéance des termes fixés la part de garantie qui lui échoit, en monnaies sonnantes, à Modène, pour compléter le revenu minimum garanti en cas d'insuffisance des produits du chemin. Le Gouvernement I. R. autrichien se porte garant pour lui et les autres Gouvernements de ce que les versements des sommes nécessaires pour combler le déficit seront faits aux époques convenues dans la caisse de la Commission internationale, où ils resteront à la disposition des Concessionnaires.

§. 22.

Decorso l'anno 1888 avranno i cinque Governi il diritto di redimere la Concessione della strada, ben inteso che si risolvano a farlo contemporaneamente ciascuno pel tratto ricor-

§. 22.

Mit Ablauf des Jahres 1888 erlangen die fünf Regierungen das Recht, die Concession der Bahn einzulösen, in soferne sich dieselben gleichzeitig entschliessen, es beziehungsweise

§. 22.

Depuis l'expiration de l'année 1888, les cinq Gouvernements auront le droit de racheter la présente concession, dans le cas toutefois où ils seraient d'accord de le faire simulta-

rente nel suo territorio. In questo caso si terranno a calcolo gli utili netti ottenuti dai Concessionarj nel corso dei sette anni precedenti quello, in cui la redenzione sarà effettuata, si dedurranno le due minori annate e si stabilirà il medio utile netto delle altre cinque annate. Se questo medio utile netto eccederà i 6 millioni e mezzo di Lire italiane, formerà esso l'annualità da pagarsi ai Concessionarj per tutto il tempo necessario a consumare la durata della concessione, mentre l'annualità stessa sarà determinata dai sei millioni e mezzo quando non vengono superati dal medio utile ricavato come sopra.

§. 23.

La strada ferrata Centrale italiana è considerata tanto nel privilegio che nel suo esercizio come indivisibile, donde è vietato ai Concessionarj di cedere l'uno o l'altro per qualsivoglia titolo anche temporarie sopra tronchi parziali.

§. 24.

Al termine della Concessione e così alla fine dell'anno 1948 i Concessionarj dovranno consegnare in buono stato di ma-

für die ihr Gebiet durchlaufende Strecke zu thun.

In diesem Falle wird der von den Concessionären während der dem Einlösungsjahre vorangegangenen sieben Jahre bezogene Reinertrag erhoben, die Erträgnisse der zwei schlechtesten Jahrgänge davon abgezogen und der mittlere reine Durchschnitt der übrigen fünf Jahreserträgnisse berechnet werden.

Uebersteigt dieser reine mittlere Durchschnitt sechs und eine halbe Million italienischer Lire, so wird er der jährliche Betrag seyn, welcher an die Concessionäre bis zu dem Ablaufe der obgedachten Concessionsdauer auszuzahlen seyn wird, widrigenfalls der jährlich zu zahlende Betrag in sechs und einer halben Million zu bestehen haben wird, insoferne der erwähnte reine mittlere Durchschnitt diese Summe nicht übersteigt.

§. 23.

Die italienische Centraleisenbahn ist sowohl bezüglich ihres Privilegiums als ihres Betriebes als untheilbar anzusehen, es ist mithin den Concessionären untersagt, sowohl jenes als diesen, unter irgend welcher Form wenngleich nur zeitweise, oder für einzelne Strecken, abzutreten.

§. 24.

Am Ende der Concession, somit am Schlusse des Jahres 1948, müssen die Concessionäre jeder der fünf Regierungen die

nément chacun sur son territoire respectif. Pour fixer, dans ce cas, le prix de rachat, les Concessionnaires établiront les revenus nets obtenus pendant les sept années qui auront précédé le jour du rachat; on déduira de cette somme les revenus des deux années les moins favorables, et on calculera le revenu net moyen des cinq années restantes. Si ce revenu net moyen dépasse la somme de six millions et demi de Livres italiennes, on le prendra pour le montant de l'annuité à payer aux Concessionnaires pendant le temps restant à courir sur la durée de la concession; au cas où le revenu net resterait audessous de cette somme, l'annuité à payer sera de six millions et demi.

§. 23.

Le chemin de fer Central italien est considéré comme indivisible, tant par rapport à son privilège que pour son exploitation; il est donc interdit aux Concessionnaires d'en céder à des tiers le privilège ou l'exploitation, sous quelque forme que ce soit, même temporairement ou partiellement.

§. 24.

A l'expiration de la concession, et par conséquent à la fin de l'année 1948, les Concessionnaires devront remettre sans

nutenzione a ciascuno dei 5 Governi interessati e senza alcun loro disborso il materiale immobile interessante il tratto di strada ricorrente dentro il territorio del rispettivo Stato; dovendo il capitale mobile, come macchine, veicoli, attrezzi, provviste ecc. essere agli stessi Concessionarj rimborsato a prezzo di stima.

unbeweglichen Bestandtheile der ihr Gebiet beziehungsweise durchlaufenden Bahnstrecke in gutem Zustande und ohne Anspruch auf irgend welche Kostenerstattung übergeben. Das bewegliche Material; als: Maschinen, Fuhrwerke, Werkzeuge, Vorräthe u. s. w. muss den Concessionären zum Schätzungswerthe vergütet werden.

indemnité à chacun des cinq Gouvernements le matériel immobilier de la partie du chemin qui traverse les États respectifs, en bon état d'entretien. Le matériel mobilier, tel que machines, véhicules, outils, approvisionnements, etc. sera payé aux Concessionnaires à prix d'estimation.

§. 25.

Il modo di costruzione di mantenimento e di esercizio della strada, i rapporti fra i cinque Governi, la Commissione internazionale e il suo Uffizio permanente, coi Concessionarj e loro Rappresentanti, e generalmente tutto quanto attiene alla presente Concessione, rimane sulle basi dell'Atto presente, determinato da un Capitolato che ne forma parte integrale.

§. 25.

Die Art und Weise der Ausführung, der Erhaltung und des Betriebes der Bahn, das Verhältniss zwischen den fünf Regierungen, der internationalen Commission, endlich ihrem permanenten Amte einerseits, und den Concessionären und ihren Bevollmächtigten andererseits, und im Allgemeinen Alles was sich auf die gegenwärtige Concession bezieht, wird, auf Grundlage des gegenwärtigen Vertrages, durch ein Bedingnissheft festgestellt werden, welches einen integrirenden Theil dieses Vertrages zu bilden hat.

§. 25.

Les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation du chemin, les rapports des cinq Gouvernements, de la Commission internationale et de son bureau permanent avec les Concessionnaires et leur représentant, en général, tout ce qui tient à l'exécution de la présente Concession, sera déterminé par un Cahier des charges, établi sur les bases de la présente Concession, dont il forme partie intégrante.

§. 26.

In tutto quello e quanto non è specialmente contemplato e previsto nell'atto presente o nell'annesso Capitolato, conserva il suo pieno effetto e vigore la Convenzione di Roma del 1° Maggio 1851.

§. 26.

In Allem und Jedem, worüber in dem gegenwärtigen Acte oder in dem angehängten Bedingnisshefte nichts ausdrücklich festgestellt und fürgesorgt worden ist, bleibt die Convention von Rom vom 1 Mai 1851 in ihrer vollen Wirksamkeit und Kraft.

§ 26.

Pour tout ce qui n'est pas en contradiction avec la présente concession et le Cahier des charges y annexé, les prescriptions de la Convention de Rome du 1 Mai 1851, resteront en vigueur comme avant.

I Signori Rappresentanti della Santa Sede, d'Austria e Toscana firmano l'Atto presente salva

Die Herren Stellvertreter des heiligen Stuhles, von Oesterreich und Toscana, unterzeich-

Les Représentants du Saint-Siège, de l'Autriche et de la Toscane signent le présent Acte

ratifica dei Loro Governi colla speranza in cui sono che vi accederanno i R. Governi di Modena e Parma, il Rappresentante dei quali ha dichiarato d'astenersi dal firmare per sopraggiuntegli istruzioni.

G. Zucchini m. p.
A. Paulovich m. p.
G. Mantellini m. p.

S. E. il Duca di Galliera accetta la Concessione dell'Atto presente in nome dei Signori Concessionarj per le strade ferrate Lombardo-Veneto in ordine al Mandato di Procura del di 14 Marzo 1856. S. E. il Duca dichiara per altro annullata questa sua accettazione, se quando dentro un mese da oggi non gli sia communicata, o al suo domicilio in Parigi, o in Vienna presso la Banca di credito la ratifica della Santa Sede, Austria e Toscana, e l'adesione di Modena e Parma.

Vienna, 17 Marzo 1856.

Duca di Galliera m. p.

Ing. Carlo Bingler, } testimoni
Giov. Pellegrini, } alle firme.

nen den gegenwärtigen Act unter Vorbehalt der Ratification ihrer Regierungen, und hoffen, dass die hohen Regierungen von Modena und Parma beitreten werden, deren Stellvertreter erklärt hat, sich wegen erhaltener Instructionen der Unterzeichnung enthalten zu müssen.

G. Zucchini m. p.
A. Paulovich m. p.
G. Mantellini m. p.

Seine Excellenz der Herzog von Galliera nimmt, in Gemässheit der Vollmacht vom 14 März 1856 die mit dem gegenwärtigen Acte ertheilte Concession, im Namen der Herren Concessionäre der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen an; Seine Excellenz der Herzog erklärt jedoch diese seine Annahme für null und nichtig, falls ihm nicht binnen Einem Monate, von heute an gerechnet, entweder in seine Wohnung zu Paris, oder bei der Creditbank zu Wien, die Ratification des heiligen Stuhles, von Oesterreich und Toscana und der Beitritt von Modena und Parma mitgetheilt werden.

Wien, den 17 März 1856.

Duca di Galliera m. p.

Ing. Carl Bingler, } Zeugen für die
Giov. Pellegrini, } Unterschriften.

sous réserve de la ratification de leurs Gouvernements respectifs, et dans l'espérance que les Gouvernements de Parme et de Modène y adhéreront; le Représentant de ceux-ci a déclaré ne pouvoir signer par suite d'instructions reçues.

G. Zucchini m. p.
A. Paulovich m. p.
J. Mantellini m. p.

Son Exc. le Duc de Galliera, en vertu des pouvoirs à lui conférés en date du 14 Mars 1856, accepte au nom des Concessionnaires des chemin de fer Lombardo-vénitiens, la concession accordée par le présent document.

Le Duc de Galliera déclare du reste qu'il regardera son acceptation comme nulle et non avenue, si d'ici à un mois on ne lui communique pas les ratifications du présent traité de la part du Saint-Siège, de l'Antriche et de la Toscane, ainsi que l'adhésion de Parme et de Modène, à son domicile à Paris, ou à la Société du crédit mobilier à Vienne.

Vienne, 17 Mars 1856.

Signé: Duc de Galliera.

Ing. Charles Bingler, } témoins.
Giov. Pellegrini, }

Testo.

Capitolato.

Parte I.

Parte relativa alla costruzione.

Articolo 1.

L'andamento e direzione generale della strada ferrata Centrale Italiana sarà mantenuto in base di quanto aveva in addietro stabilito con apposite approvazioni dei rispettivi Governi la Commissione internazionale, quando non trattisi di un evidente vantaggio di condizioni, il quale ne renda apprezzabile presso la Commissione suddetta le coerenti proposte di cambiamento. Saranno sottomesse all'approvazione della Commissione, la collocazione delle sue stazioni e dei principali suoi ponti, l'esecazione dell'intera opera e delle officine.

Articolo 2.

In tutta la estensione della strada, meno il passo dell'Apennino, le curve dovranno essere amplissime, nè avere in alcun

Uebersetzung.

Bedingniss-Heft.

I. Theil.

Den Bau der Bahn betreffend.

Artikel 1.

Der Lauf der italienischen Centralbahn wird im Allgemeinen diejenige Richtung zu verfolgen haben, welche mit besonderer Genehmigung einer jeden der betheiligten Regierungen, von der internationalen Commission bereits festgestellt worden ist, es sei denn, dass es sich um Erreichung eines entschiedenen Vortheiles handle, welcher der Commission die bezüglichen Anträge auf Aenderung berücksichtigungswerth erscheinen liesse. Der Genehmigung der Commission bleibt vorbehalten; die Bestimmung der Lage der Bahnhöfe und der Hauptbrücken, die Ausführung der gesammten Bahn und die Vertheilung der Werkstätten.

Artikel 2.

Längs der ganzen Bahn müssen, mit Ausnahme der Apenninenstrecke, die Krümmungshalbmesser sehr gross seyn,

Traduction.

Cahier des charges.

I. Partie

Construction du chemin.

Article 1.

Le tracé du chemin de fer Central italien sera en général maintenu tel qu'il fut prescrit par la Commission internationale, avec l'assentiment des Gouvernements intéressés; on pourra néanmoins adopter sur la proposition de la Commission, les changements qui entraineraient des avantages évidents. La position des gares et des ponts principaux, la construction du chemin dans son ensemble ainsi que celle des ateliers seront soumis à l'approbation de la Commission.

Article 2.

Les courbes devront être tracées avec le plus grand rayon sur toute la longueur du chemin; en aucun cas le rayon ne

caso un raggio minore di metri 500. Nell'Apennino, e quando siavene l'assoluta necessità il minime raggie potrà essere di 300 metri. Quanto alle sviluppe altimetrico si procurerà di ottenere le liveliette, essia le inclinazioni dei varj tronchi di strada, più cenveaienti, e per quante sia possibile orizzontali nè si ammetteranne mai pendenzo maggiori di $1/_{200}$. Solamente nello sviluppo della strada nell'Apennine potrà adottarsi la pendeaza fino all'une in quaranta; e qualora avvenga che dietro accurati stadj i Concessionarj credessero proporre anche una più forte pendenza il progette sarà presentate alla commissione internazionale. Se al personale tecnico della detta Commissione il progetto incontrasse delle epposizioni, il relative giudizio sarà rimesso alla decisione dell'I. R. Direzione centrale per la costruzione delle strade ferrate in Vienna.

Questa Direzione dovrà decidero se l'aumento di pendenza, e il risparmio da ottenersi con questo mezzo nella costruziene delle epere siane compatibili con un servizio regolare nell'esercizio della strada.

Articolo 3.

L'inclinazione delle scarpe sarà generalmente dell'une e dell'une e mezzo di base per uue di altezza, secondo la na-

und dürfen keinesfalls weniger als 500 Meter betragen.

Im Apenainengebiete und, insoferne es unvermeidlich ist, darf der geringste Krümmungshalbmesser 300 Metres betragen. Hinsichtlich der Steigungen wird zu trachten seyn, die möglichst günstigen Niveau-Verhältnisse zu erlangen, die einzelnen Bahnstrecken nach Thunlichkeit horizontal zu führen, und es wird auf keinen Fall eine Steigung von mehr als $1/_{200}$ zulässig seyn.

Nur für die Trace über die Apenninen werden Steigungen bis zu 1:40 angenommen werden dürfen, und falls nach gepflogenen Erhebungen die Concessionäre eine noch grössere Steigung beantragen sollten, wird das bezügliche Project der internationalen Commission vorzulegen seyn.

Wird das Project von dem technischen Personale dieser Commission beanständet, so wird das hierauf bezügliche Gutachten der k.k. Centraldirection für Eisenbahnbauten in Wien vorgelegt werden, damit sie entscheide, ob die fragliche Erhöhung der Steigung und die hierdurch in der Ausführung des Baues zu erzielenden Ersparnisse, mit den Erfordernissen eines regelmässigen Betriebes vereinbar seien.

Artikel 3.

Die Neigung der Böschungen wird in der Regel, je nach der Terrainbeschaffenheit und Höhe des Bahnkörpers, von 1 bis $1/_2$

pourra être au-dessous de 500 mètres, excepté au passage des Apennins.

Dans cette traversée, et sur les autres points où cela sera de nécessité absolue, en pourra descendre jusqu'à 200 mètres de rayon.

Les pentes et rampes seront aussi avantageuses que le comportera la hauteur à franchir sur chaque ligne et aussi approchées que possible de l'horizontale, sans jamais dépasser une inclinaison de $1/_{200}$.

Cependant pour la traversée des Apennins, on pourra admettre une inclinaison de 1: 40, et pour le cas où les Concessionnaires proposeraient une plus forte pente, ils seront tenus de soumettre le projet y relatif à la Commission internationale.

Si ce projet rencontre de l'opposition parmi les membres techniques de la Commission internationale, la décision sera réservée à la Direction centrale I. R. des constructions de chemins de fer à Vienne.

Cette Direction décidera si l'augmentation d'inclinaison demandée et les économies qui en résultent pour l'exécution de la construction sont compatibles avec les exigences d'une exploitation régulière.

Article 3.

L'inclinaison des talus sera généralement de un at un et demi de base pour un de hauteur, suivant la nature du ter-

tura dei terreni e l'elevazione del piano stradale. Nei tratti in roccia, l'inclinazione dei cavamenti sarà stabilita secondo la natura della roccia stessa.

Basis, auf 1 Höhe, angenommen werden.

Bei felsigen Stellen wird die Neigung der Böschungen der Einschnitte, je nach der Festigkeit des Gesteines bestimmt werden.

rain et la hauteur du plan de la voie; dans les tranchées de rochers, l'inclinaison des talus sera déterminée d'après la nature des rochers.

Articolo 4.

Il ponte sul Pò presso Borgoforte non meno che tutti gli altri ponti di maggiore o minore luce, viadotti e chiaviche saranno solidamente costruiti in opera murarin, o in ferro fuso o battuto. Il legname non vi sarà ammesso che nelle opere accessorie.

Ciò intendesi applicato in genere a qualunque manufatto attinente alla strada, salvo di accogliersi i progetti giustificabili da circostanze eccezionali.

Artikel 4.

Die Brücke über den Pò bei Borgoforte, sowie sämmtliche übrigen Brücken von grösserer oder kleinerer Oeffnung, Viaducte und Schleussen, sind vollkommen fest aus Mauerwerk auszuführen, oder unter Anwendung von Guss- oder Schmiedeisen zu erbauen. Holzconstruction ist nur bei Nebenbauten zulässig. Diess gilt als Regel für die Ausführung der Bahn-Bauobjecte mit dem Vorbehalte, dass anderweitige Projecte, die durch ausnahmsweise Umstände gerechtfertiget werden, genehmiget werden können.

Article 4.

Le pont sur le Pò près de Borgoforte, ainsi que tous les autres ponts d'une ouverture plus ou moins grande, les viaducs et écluses, devront être solidement construits en maçonnerie, en fonte ou en fer. Le bois ne sera admis que pour les constructions accessoires.

Cette règle s'applique en général à tous les travaux d'art du chemin de fer, sauf les cas où des circonstances exceptionnelles justifieraient d'autres projets.

Articolo 5.

Le stazioni a qualunque classe appartengano, le officine, i magazzini, le casette da guardiano ed ogni altra opera attinente alla strada, dovranno essere costruite in perfetta regola d'arte in opere stabili e murarie e colla maggior solidità; soddisferanno non solo al bisogno dell'esercizio presumibile, ma anche al decoro dell'impresa e delle città e luoghi cui sono annessi; ciò non ostante potranno essere di semplice architettura.

Artikel 5.

Die Stationsgebäude aller Classen, die Werkstätten, die Magazine, die Wächterhäuser, gleichwie alle sonstigen zur Bahn gehörigen Gebäude, müssen nach den Regeln der Baukunst, in Mauerwerk, und vollkommen dauerhaft ausgeführt werden, und nicht nur dem voraussichtlichen Betriebsbedürfnisse genügen, sondern auch der Bedeutung des Unternehmens und der Städte oder Ortschaften, zu denen sie gehören, entsprechend, jedoch in einfachem architektonischen Style errichtet werden.

Article 5.

Les bâtiments des stations de toute classe, des ateliers, les magasins, les maisons de gardes, comme tous autres édifices faisant partie du chemin de fer, doivent être construits selon les règles de l'art d'une manière définitive en maçonnerie et avec la plus grande solidité; ils devront satisfaire à tous les besoins de l'exploitation, et être en harmonie avec l'importance de l'entreprise et des villes ou localités desservies, ce qui n'exclut pas cependant une architecture simple.

Articolo 6.

Le stazioni dovranno essere provviste dei necessari scambi, piattaforme, rifornitori ed altri attrezzi, e di tutto ciò che occorre al ben regolato servizio della strada, come pure non dovranno mancare i locali per il carico e scarico delle merci, per i servizi doganali, sanitari, di polizia, ed infine per tutto quanto risguarda un perfetto servizio.

Articolo 7.

Tutta la strada sarà munita, in un numero che prossimamente corrisponda a quello dei chilometri di sua lunghezza, di casette in muramento per uso de' guardiani, composte di camera, cucina e piccolo magazzino. La loro distanza rispettiva sarà maggiore o minore, a seconda delle circostanze.

Articolo 8.

Saranno apposte lungo tutto il piano stradale, colonnette di chilometro in chilometro, come suole generalmente praticarsi lungo le strade ferrate.

Articolo 9.

Ove occorrerà di attraversare o costeggiare colla strada ferrata fiumi, torrenti, canali di irrigazione e navigabili o scoli d'acqua, i Concessionari devono procurare che non sia recato

Artikel 6.

Die Stationsplätze müssen mit den erforderlichen Wechseln, Drehscheiben, Speisenapparaten und anderen Ausrüstungsgegenständen versehen seyn, überhaupt mit Allem, was für den gut geregelten Dienst erforderlich ist; auch dürfen die nöthigen Räumlichkeiten für das Auf- und Abladen der Waaren, für den Zoll-, Sanitäts-, Polizeidienst, überhaupt nichts von dem, was zum vollkommenen Betriebsdienste gehört, fehlen.

Artikel 7.

Die Bahn ist in ihrer ganzen Ausdehnung mit einer Anzahl von gemauerten Häusern als Unterkunft für die Bahnwächter zu versehen, welche aus einer Kammer, Küche und einem kleinen Magazine zu bestehen haben, und jener der Kilometer der Bahnlänge nahezu gleich kömmt.

Die gegenseitige Entfernung derselben wird je nach Umständen grösser oder kleiner seyn.

Artikel 8.

Die ganze Bahn entlang sind am Ende eines jeden Kilometers kleine Meilensteine anzustellen, wie es allgemein auf Eisenbahnen zu geschehen pflegt.

Artikel 9.

Wo immer die Bahn Flüsse, Wildbäche, schiffbare, Bewässerungs- oder Entwässerungscanäle überschreiten oder der Länge nach verfolgen wird, haben die Concessionäre dafür

Article 6.

Les stations devront être pourvues des changements de voie, plaques tournantes, appareils d'alimentation et autres, enfin de tout ce qui est nécessaire pour un bon service; elles devront avoir aussi les locaux pour le chargement et le déchargement des marchandises, pour le service douanier, sanitaire et de police, et en général pour tout ce qu'exige un service parfait.

Article 7.

Le chemin de fer dans toute son étendue, sera pourvu de maisons de gardes en nombre correspondant à-peu-près au nombre de kilomètres de longueur de la ligne; ces maisons, construites en maçonnerie se composeront d'une chambre, d'une cuisine et d'un petit magasin, et seront, selon les circonstances, plus ou moins distantes l'une de l'autre.

Article 8.

On établira sur toutes les lignes des poteaux de distance de kilomètre en kilomètre, comme cela se fait sur tous les chemins de fer.

Article 9.

Quand le chemin de fer devra traverser ou longer des fleuves, des torrents, des canaux de navigation et d'irrigation ou d'écoulement, les Concessionnaires auront soin

danno al loro corso, nè ai fondi adjacenti, onde evitare giusti reclami per parte dei rispettivi possessori, come devono ristabilire ed assicurare a tutte loro spese quegli alvei che fossero stati tagliati, trattenuti o modificati, e rimanere risponsabili interamente di tutti i suddetti danni derivati dall'inosservanza del presente patto.

Gli acquedotti, che per sì fatto oggetto occorresse costruire sotto le strade pubbliche e sotto la strada ferrata, saranno di ferro o di opera muraria.

Articolo 10.

Ovunque la strada ferrata attraverserà strade ordinarie in piano, dovranno eseguirsi le convenienti opere ed apporsi i necessari cancelli colle guardie incaricate di aprirli e chiuderli secondo il bisogno.

E allorquando la strada ferrata sia più elevata delle strade ordinarie da essa traversate, e queste debbano essere rialzate, non si dovrà mai dare alle montate di unione una pendenza maggiore del 5 0/0, restando sempre tutte le spese a ciò necessarie a carico della Società. Ben inteso che per la classificazione delle strade pubbliche cui applicare la presente

zu sorgen, dass weder der Lauf des Wassers gestört, noch den anliegenden Grundstücken Schaden zugefügt werde, um gegründete Beschwerden seitens der Eigenthümer zu vermeiden.

Auch müssen jene Flussbette, welche zeitweise durchschnitten, verschüttet oder verlegt werden sollten, wieder hergestellt und die nöthigen Schutzbauten angebracht werden, und es haben die Concessionäre für jeden aus der Nichtbeobachtung dieser Vertragsbestimmung entstehenden Schaden zu haften.

Die Wasserleitungen, welche behufs dessen, unterhalb öffentlicher Strassen oder unter der Eisenbahn durchzuleiten sind, müssen aus Eisen oder Mauerwerk hergestellt werden.

Artikel 10.

Wo immer die Eisenbahn im Niveau gewöhnliche Strassen durchschneiden wird, müssen die entsprechenden Vorrichtungen angebracht und für die nöthigen Barrièren mit den Wächtern zum Oeffnen und Schliessen derselben, je nach Erforderniss, vorgesorgt werden.

Liegt die Eisenbahn höher als die von ihr durchschnittene Strasse, und muss daher letztere gleichfalls höher gelegt werden, so darf derselben in keinem Falle eine grössere Steigung als von 5 Percent gegeben werden; sämmtliche dafür aufzuwendende Kosten hat die Gesellschaft zu tragen.

In Beziehung auf die Classification der öffentlichen Strassen,

de ne pas gêner le cours des eaux, et de ne pas nuire aux fonds voisins, pour éviter des plaintes fondées de la part des propriétaires.

Ils devront aussi rétablir, à leurs frais, d'une manière stable, les cours d'eau qu'ils auraient coupés, comblés ou détournés temporairement, et ils resteront responsables de tout dommage résultant de la non-exécution de cette prescription du traité.

Les aqueducs que l'on serait conduit à construire dans ce but, sous des routes publiques ou sous le chemin de fer, devront être en fer ou en maçonnerie

Article 10.

Quand le chemin de fer traversera à niveau une route ordinaire, on fera les travaux nécessaires aux abords et on posera des barrières avec un garde chargé de les ouvrir ou de les fermer selon le besoin.

Si le chemin de fer est situé plus haut que la route qu'il coupe, et si, par suite, on est obligé de hausser aussi la route, les rampes ne devront pas être établies avec plus de 5 pour cent d'inclinaison, et la dépense pour ces abords restera à la charge de la Société.

L'application de ces prescriptions relatives aux voies publiques sera faite d'après l'usage

disposizione si seguirà il praticato in simili casi nel Regno Lombardo-Veneto.

Dipenderà dalla Commissione l'approvare quegli allacciamenti che in alcune località, dove le strade da attraversare fossero molte frequenti, potrebbero operarsi senza sensibili allungamenti di cammino e senza grave incomodo e danno degli utenti delle strade stesse.

Articolo 11.

La separazione della strada ferrata dai fondi adjacenti sarà fatta secondo le diverse località per mezzo di muri e steccati, o siepi e fosse arginate.

Le fosse devranno avere almeno la profondità di un metro, e quando ciò non sia praticabile, dovrà oltre la fossa essere posta una siepe od uno steccato.

Articolo 12.

Quando nel costruire la strada ferrata si arrechi impedimento al sicuro e comodo transito per le altre strade ordinarie che essa avvicina e attraversa, dovranno essere presi a cura e spese della Società i necessari provvedimenti, come passi provvisori, ripari od altro.

auf welche diese Bestimmung Anwendung zu finden hat, ist sich an das diessfalls im lombardisch-venetianischen Königreiche in Uebung stehende Verfahren zu halten.

Von dem Ermessen der Commission wird es abhängen, jene Zusammenlegungen zu genehmigen, die an einigen Stellen, wo die zu überschreitenden Landstrassen sehr zahlreich sind, ohne fühlbare Verlängerung des Weges und ohne bedeutenden Nachtheil oder grosse Unbequemlichkeit der die Strasse Benützenden vorgenommen werden können.

Artikel 11.

Die Abgränzung der Eisenbahn von den anliegenden Gründen hat, nach Massgabe der Oertlichkeit, durch Mauern und Gitter, Zäune oder mittelst Gräben, welche nöthigenfalls durch kleine Dämme zu schützen sind, zu geschehen.

Die Gräben müssen wenigstens 1 Meter tief seyn, and wenn diess nich möglich ist, muss jenseits des Grabens ein Zaun oder eine Barrière angebracht werden.

Artikel 12.

Falls sich während des Baues der Bahn, Hindernisse für den sicheren und bequemen Verkehr auf einer von der Bahn berührten oder durchschnittenen Strasse ergeben sollten, sind von Seite der Gesellschaft und auf ihre Kosten, die nöthigen Vorkehrungen zur Abhilfe zu treffen, als da sind: provisorische Uebergänge, Schutzwehren u. dgl.

suivi en pareil cas dans le royaume Lombardo-Vénitien.

La Commission pourra approuver des détournements de chemin dans les localités où les chemins traversés seraient très nombreux, quand il ne devra pas en résulter un trop grand alloagement de parcours, un dérangement ou un dommage pour ceux qui s'en servent.

Article 11.

Le chemin de fer sera séparé des biens contigus, suivant les localités, par des murs, des clôtures sèches ou de haies vives, ou par des fossés latéraux.

Les fossés devront avoir au moins un mètre de profondeur, et si cela n'est pas possible on devra au-delà du fossé établir une clôture sèche ou une haie vive.

Article 12.

Au cas où la circulation sur les routes ordinaires serait gênée par la construction du chemin de fer traversant ou longeant ces routes, la Société sera tenue à faire à ses frais les installations nécessaires, comme passages provisoires, barrières, etc. etc.

Articolo 13.

Nella costruttura delle gallerie sotterranee, dove occorrono pozzi per dar loro aria, questi non dovranno aver l'apertura sopra alcuna pubblica via, e saranno alla loro bocca superiore contornati da un muro di due metri di altezza, e secondo i casi anche coperti con rete metallica.

Articolo 14.

Laddove abbisogni cavar terra dai fondi adiacenti per istabilire il riempimento il piano stradale, l'estrazione della terra necessaria a quest'oggetto non che alla formazione degli argini o di ogni altro qualsiasi ripieno della strada ferrata o sue dipendenze, dovrà essere fatta con regolarità, tanto per rendere possibilmente minore il danno dell'agricoltura, quanto per non dar luogo a ristagni di acque con pregiudizio della salubrità dell'aria.

Dove siffatti ristagni si verificassero inevitabili, la Società dovrà eseguire a proprio carico tutti i lavori atti a rimuoverli, previ gli opportuni concerti con la Commissione.

Articolo 15.

Il piano stradale, compreso i ponti, sarà formato per due binari in tutta la strada in pianura e fino al piede dell'Apennino.

Quanto al ponte sul Po presso

Artikel 13.

Bei der Herstellung von unterirdischen Strecken, für welche Luftschachte nothwendig sind, dürfen letztere nie die Mündung auf eine öffentliche Strasse haben, und es muss diese Mündung stets mit einer 2 Meter hohen Mauer umfasst, nach Umständen auch mit einem Metallgitter bedeckt werden.

Artikel 14.

So oft sich die Nothwendigkeit ergibt, von den an der Bahntrace liegenden Grundstücken, Erde auszuheben, sei es um den Bahnkörper herzustellen, oder um einen Damm aufzuführen, oder aber um sonst irgend eine Anschüttung an der Bahn oder um Nebenobjecten vorzunehmen, muss die Erdabgrabung regelmässig geschehen, um den dem Ackerbaue erwachsenden Schaden möglichst einzuschränken, und der gesundheitsschädlichen Ansammlung von stehendem Wasser vorzubeugen.

Wo derlei Wasseransammlungen nicht zu verhüten wären, hat die Gesellschaft auf ihre Kosten, über vorläufiges Vernehmen mit der Commission, die zur Ableitung des Wassers erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

Artikel 15.

Der Unterbau, mit Einschluss der Brücken, wird auf der ganzen Bahn in der Ebene, bis zum Fusse der Apenninen, für zwei Geleise herzustellen seyn.

Die Entscheidung über die

Article 13.

Les puits d'aérage nécessaires pour l'exécution des galeries souterraines ne pourront jamais s'ouvrir sur une voie publique, et devront en outre être entourés à leur orifice d'un mur de 2 mètres de hauteur, et au cas de besoin être fermés par un grillage métallique.

Article 14.

Toutes les fois qu'il sera nécessaire d'ouvrir des chambres d'emprunt latéralement à la voie, pour exécuter les terrassements de toute nature, soit pour le chemin de fer, soit pour travaux accessoires, on devra toujours procéder régulièrement et de façon à amoindrir autant que possible le dommage qui en résulte pour l'agriculture, et à prévenir les amas d'eaux insalubres.

Là où ces amas d'eau seront inévitables, la Société devra prendre à ses frais, et après s'être entendue avec la Commission, les mesures nécessaires pour en assurer l'écoulement.

Article 15.

La substructure du chemin de fer devra être construite pour la pose de deux voies sur toute la longueur du tracé en plaine, et jusqu'au pied des Apennins.

Quant au pont sur le Pô près

Borgoforte la determinazione della formazione per semplice o doppio binario sarà rimessa all'approvazione del progetto. Ma nell'Apennino sarà costruito il piano stradale per un solo binario, tranne in quei luoghi ove occorrernnno sviamenti. La larghezza del piano stradale a due binari sarà di otto metri da ciglio a ciglio, e quella per un binario solo sarà di cinque metri. La distanza tra l'una e l'altra guida di ferro è stabilita da metri 1.43 a metri 1.45 per accordarsi colle larghezze delle carreggiate nelle strade esistenti.

Herstellung der Po-Brücke bei Borgoforte für ein oder zwei Geleise, wird der Genehmigung des Projectes verbehalten. In den Apenninen hingegen wird jedenfals die Bahn nur für Ein Geleis hergestellt werden, mit alleiniger Ausnahme der Puncte, an welchen für den Wechsel der Züge Doppelgeleise erforderlich seyn werden.

Die Kronenbreite des Unterbaues wird bei der Bahn für zwei Geleise 8, und bei jener für Ein Geleise, 5 Meter, betragen.

Die Spurweite darf 1, 43 Meter bis 1, 45 Meter betragen, je nachdem es der Anschluss an die bereits bestehenden Bahnen erfordert.

de Borgoforte, la décision s'il devra être construit à une ou deux voies, est remise jusqu'à l'approbation du projet. Dans les Apennins, au contraire, on ne construira le chemin qu'à une seule voie, à l'exception des points où des voies de garage seront nécessaires. La largeur des terrassements en couronne sera de huit (8) mètres pour les chemins à deux voies, et de cinq (5) mètres pour ceux à une voie.

Une tolérance de largeur de voie de 1m, 43 à 1m, 45 est concédée pour permettre le raccordement avec les chemins déjà existants.

Articolo 16.

L'armamento del piano stradale consisterà in un abbondante letto di ghiaia disposta orizzentalmente, nella quale verranno collocate le traverse di rovere, di castagno, di larice o di pino, con sovrapposte le guide di ferro. Il peso di queste guide non sarà minore di chilogrammi 25 per metro corrente per la pianura, nè di chilogrammi 30 per le pendenze eccedenti il 1/200.

Rispetto poi all'armamento in genere, la Società concessionaria sarà in libertà di proporre qualunque altro sistema, purchè corrisponda agli ultimi

Artikel 16.

Der Oberbau der Bahn hat in einer reichlichen Lage Schotter, in horizontalen Schichten angeschüttet, zu bestehen, worauf die Querschwellen aus Holz von Steineichen, Kastanien, Lärchbaum oder Fichten, und auf diesen die eisernen Schienen zu ruhen kommen Das Gewicht der Schienen darf in der Ebene nicht weniger denn 25 Kilogramme für den laufenden Meter und bei Steigungen über 1/200 nicht weniger als 30 Kilogramme betragen.

Es steht übrigens den Concessionären frei, ein anderes System des Oberbaues in Antrag zu bringen, soferne dasselbe den neuesten Fortschritten der

Article 16.

La superstructure du chemin consistera en une couche abondante de gravier, sur laquelle reposeront les traverses en bois de chêne, châtaignier, mélèze ou pin qui porteront les rails. Le poids des rails ne devra pas être moindre de 25 kilogrammes par mètre courant en plaine; si les pentes ou rampes dépassent 1/200 il ne devra pas être au-dessous de 30 kilogrammes. Les Concessionnaires sont libres de proposer tout système de superstructure, pourvu qu'il soit conforme aux derniers progrès que l'art a faits, et qu'il ait été reconnu comme avantageux: la Commission en fera

progressi dell'arte e che sia stato esperimeatnto per buone, e la Commissione ne farà soggetto di opportune esame per decidere se sia da adottare.

Kunst entspricht und sich als vortheilhaft bewährt hat; und es wird die Commission dasselbe einer angemessenen Prüfung zum Behufe der Entscheidung unterziehen, ob dasselbe in Anwendung zu bringen sei.

l'examen pour décider de son emploi.

Articolo 17.

Per la prima attivazione tanto dei tronchi parziali che dell'intera linea, la Società concessionaria non è obbligata a fornire la strada armata se non che di un solo binario, corredandolo per altre degli sviamenti, scambi, piattaforme ed altri mezzi necessari al pronto e sicuro esercizio della strada ferrata, tanto nelle stazioni di cui al precedente articolo 6, quanto nei tratti che saranno destinati al baratto dei treni. I suddetti mezzi saranno per modo disposti, che nella circostanza di dover collocare l'armamento del secondo binario occorra meno che possibile alterare e rimuovere ciò che serviva al binario semplice.

La Società sarà in obbligo d'applicare il secondo binario tostochè la strada di rendita propria presenti un risultato netto di italiane lire 24,000 al chilometro, in termine ragguagliato.

Artikel 17.

Für die erste Einrichtung des Betriebes der einzelnen Bahnstrecken sowohl als der ganzen Bahn, haben die Concessionäre den Oberbau nur für ein einziges Geleise herzustellen, jedoch für die nöthigen Ausweichstrecken, Wechsel, Drehscheiben und die sonst für den ungehemmten und sicheren Bahnbetrieb erforderlichen Vorkehrungen, sowohl an den im Artikel 6 erwähnten Stationsplätzen, als an den zum Wechsel der Züge bestimmten Stellen, zu sorgen.

Alle diese Vorrichtungen sind in der Art anzubringen, dass man im Falle der Herstellung des zweiten Geleises, so wenig als möglich das, was für das einfache Geleise diente, zu ändern und abzustellen brauche. Die Gesellschaft wird verpflichtet seya, das zweite Geleise zu legen, sobald die Bahn einen durchschnittlichen Reinertrag von 24,000 italienischen Liren, pr. Kilometer, ausweisen wird.

Article 17.

Les Concessionnaires n'auront, comme première installation de l'exploitation, à construire qu'une seule voie, mais ils auront soin de ménager les changements de voie, voies de garage, plaques tournantes et en général toutes dispositions nécessaires, afin d'assurer la sûreté et la liberté de l'exploitation, tant dans les stations citées à l'art. 6, qu'aux endroits destinés aux croisements des trains.

Toutes ces dispositions devront être prises de telle façon qu'au cas de la pose d'une seconde voie on n'ait qu'à changer le moins possible à ce qui servait pour la voie unique. La Société sera tenue de poser la seconde voie dès que le produit net moyen aura atteint le chiffre de 24,000 livres italiennes par kilomètre.

Articolo 18.

I Concessionari faranno alla Commissione la proposta di quel sistema di macchine, carrozze e carri ed altri mezzi di trasporto e di esercizio che crederanno di adottare, ben inteso

Artikel 18.

Die Concessionäre werden der Commission jenes System von Locomotiven, Personen- und Lastwagen und von anderen Verkehrs- oder Betriebsmitteln vorschlagen, welches dieselben

Article 18.

Les Concessionnaires proposeront à la Commission l'adoption du système de locomotives, wagons à voyageurs et à marchandises qu'ils jugeront utile d'employer. Ils devront, bien

che in quanto alla quantità di simile materiale mobile abbia da essere corrispondente al movimento ed attività della strada. Sarà accettabile per rispetto alla Centrale quello stesso sistema e quantità proporzionale di materiale mobile che l' I. R. Governo approverà per le strade ferrate da costruirsi contemporaneamente nel regno Lombardo-Veneto.

anzuwenden für dienlich erachten werden. Selbstverständlich sind die Betriebsmittel in solcher Menge beizuschaffen, dass sie dem Verkehre und den Betriebsverhältnissen der Bahn entsprechen.

Bezüglich der Centralbahn wird dasselbe System und dasselbe Verhältniss der Menge der Betriebsmittel angenommen werden können, welches die k. k. Regierung für die gleichzeitig im lombardisch-venetianischen Königreiche zu bauenden Bahnen genehmigen wird.

entendu, munir le chemin de fer d'un parc de matériel roulant correspondant aux besoins du commerce et à l'activité de l'exploitation.

Dans l'évaluation des besoins du matériel roulant pour le chemin de fer central, on pourra partir des bases adoptées par le Gouvernement I. R. d'Autriche pour les chemins de fer construits simultanément dans le royaume Lombardo-Vénitien.

Articolo 19.

Dovranno incominciarsi i lavori della costrazione della strada ferrata Centrale italiana non più tardi del mese di Agosto 1856, contemporaneamente non solo in tratti o punti di pianura appartenenti ai varj Stati interessati, ma ben anche nell'Apennino, ogniqualvolta la Società trovi di potersi uniformare agli stadj eseguiti dai precedenti concessionarj.

Artikel 19.

Die Arbeiten zur Herstellung der italienischen Centralbahn haben längstens mit dem Monate August 1856, gleichzeitig, nicht nur an verschiedenen in den einzelnen betheiligten Staaten gelegenen Strecken oder Stellen in der Ebene, sondern auch im Gebiete der Apenninen zu beginnen, insoferne die Gesellschaft sich an die von der früher concessionirt gewesenen Gesellschaft gemachten Vorarbeiten wird halten können.

Article 19.

Les travaux pour l'exécution du chemin de fer Central italien devront commencer au plus-tard au mois d'Août 1856, non seulement sur les sections situées en plaine, dans les territoires des divers Etats intéressés, mais aussi dans la région des Apennins, en tant toutefois que la nouvelle Société pourra se servir des études faites par l'ancienne Société concessionnaire.

Articolo 20.

Non più tardi del mese di Giugno p. v. pei lavori da incominciarsi i primi, come all' articolo precedente, nè del Giugno 1857 per tutti gli altri lavori della strada, e in ogni caso pei lavori da intraprendersi nel frattempo due mesi sempre innanzi di porvi mano,

Artikel 20.

Längstens bis zu dem Monate Juni l. J. ist für die nach dem Inhalte des vorhergehenden Artikels, und längstens bis Juni 1857 für alle übrigen Bahnarbeiten, für die in der Zwischenzeit in Angriff zu nehmenden Arbeiten aber stets zwei Monate vor dem Beginne der be-

Article 20.

Les Concessionnaires devront soumettre à la Commission internationale le projet des sections mentionnées à l'article précédent au plus tard au mois de Juin de l'année courante, au plus tard en Juin 1857 le projet pour tous les autres travaux et le projet pour les travaux

si presenteranno dalla Società alla Commissione internazionale i progetti, i quali tanto per l'andamento stradale, quanto per le stazioni, pei manufatti principali, e pei ponti non minori di dieci metri di luce, dovranno comporsi di sviluppi planimetrici ed altimetrici, e di sezioni orizzontali e verticali non meno che di prospetti esterni, ed oltre a ciò di memorie descrittive e giustificative. Per tutte le opere minori si daranno tipi normali. E pel caso che gli studj già esistenti pel passaggio dell'Apennino non siano accettati dai Concessionarj, questi presenteranno i nuovi nel più breve termine possibile, o almeno in parte non più tardi del mese di Agosto, per mettersi in grado di riassumere i lavori due mesi dopo l'approvazione. Ai lavori più importanti, come i grandi viadotti ed i trafori, si porrà mano non più tardi di due mesi dopo l'approvazione dei progetti o dopo le convenute loro riforme. Qualunque differimento che derivasse dalle pratiche, di cui la Commissione o suo uffizio sono competenti, non impiicheranno responsabilità alla Società concessionaria.

züglichen Arbeit, von Seite der Gesellschaft, der internationalen Commission das Project vorzulegen.

Die Projecte, sowohl die Lage der Bahn als die Bahnhofs-und wesentlichen Kunstbauten betreffend, sowie auch die Brücken von mehr als 10 Meter lichter Oeffnung, haben aus Plänen, Profilen, Horizontal-und Vertical-Durchschnitten, sammt Ansichten, endlich aus einem erläuternden und begründenden Berichte zu bestehen.

Für alle kleineren Objecte werden Normalpläne ausgegeben werden.

Für den Fall, als die für die Ueberschreitung der Apenninen schon vorliegenden Studien von den Concessionären nicht angenommen würden, haben dieselben die neuen Studien binnen möglichst kürzester Zeit und wenigstens für einen Theil, nicht später als bis zum Monate August vorzuzulegen, um die Inangriffnahme der Arbeiten zwei Monate nach der Genehmhaltung des Projectes, zu ermöglichen.

Die Inangriffnahme der wichtigeren Objecte, als: grosser Viaducte und Tunnels, wird längstens zwei Monate nach der Genehmigung des bezüglichen Projectes und auf Grund der vereinbarten Modificationen stattzufinden haben.

Eine Verzögerung, welche von den im Wirkungskreise der Commission und deren Bureaux gelegenen Amtshandlungen herrühren sollte, legt den Concessionären keinerlei Verantwortlichkeit auf.

à commencer pendant cet intervalle deux mois avant l'entreprise desdits travaux. Les projets concernant tant l'établissement du chemin, celui des stations et des travaux d'art, que celui des ponts d'une ouverture dépassant 10 mètres, devront consister en plans, profils, coupes horizontales et verticales et vues, avec un rapport explicatif et motivé. Il sera fait des plans types pour tous les travaux d'art d'importance moindre. Au cas où les études déjà faites sur le passage des Apennins ne seraient pas acceptées par les Concessionnaires, ils auront à en produire de nouvelles dans le plus court délai possible, et cela, pour une partie du moins, jusqu'au mois d'Août, afin de pouvoir commencer les travaux deux mois après l'approbation des projets.

Le commencement d'exécution des travaux de plus grande importance tels que viaducs et tunnels, devra avoir lieu deux mois au plus tard après l'approbation du projet et sur les bases des modifications convenues.

Un retard du fait de la Commission et de ses bureaux n'imposera aucune responsabilité aux Concessionnaires.

Articolo 21.

I Governi si riserbano di erigere a proprio cento e per loro servizio i telegrafi elettrici lungo la linea stradale; la Società in questo caso avrà l'obbligo di dare comodo nelle stazioni per la residenza dei gabinetti telegrafici, e farà che le persone addette al suo servizio si prestino pure a sorvegliare la manutenzione dei telegrafi medesimi. Corrispettivamente i Governi concederanno alla Società l'uso gratuito dei telegrafi per le comunicazioni interessanti esclusivamente il servizio della strada ferrata, osservate sempre le discipline convenienti.

Artikel 21.

Die betheiligten Regierungen behalten sich vor, auf ihre Kosten und zu ihren Dienstzwecken elektrische Telegraphen längs der Bahn zu errichten.

Die Gesellschaft ist für diesen Fall verpflichtet, für die Unterbringung von Telegraphen-Bureaux in den Stationsgebäuden, sowie dafür zu sorgen, dass das Dienstpersonal der Gesellschaft auch die Erhaltung der Telegraphen überwache. Die Regierungen werden hingegen der Gesellschaft den unentgeltlichen Gebrauch der Telegraphen für die, ausschliesslich den Betriebsdienst betreffenden Mittheilungen, unter Beobachtung der bezüglichen Vorschriften, gestatten.

Article 21.

Les Gouvernements intéressés se réservent d'établir, à leurs frais et pour leur service, des télégraphes électriques le long du chemin de fer.

La Société sera tenue, dans ce cas, de placer les bureaux des télégraphes dans les bâtiments des stations, et de faire veiller par les employés à son service à l'entretien des fils conducteurs. Par contre, les Gouvernements autorisent la Société à se servir gratuitement du télégraphe pour la transmission des dépêches du service de l'exploitation, sous l'observance des prescriptions légales y relatives.

Articolo 22.

Si riserbano inoltre i Governi ad autorizzare e fare eseguire acquedotti, canali sì navigabili come di irrigazione e scoli di acqua attraverso i territorj ove è situata la strada ferrata o in luogo vicino o lontano secondo i bisogni del servizio e comodo pubblico. La Società non potrà opporsi a consimili costruzioni, nè tampoco richiedere qualsiasi indennità, purchè per esse non risulti impedimento alla circolazione sulla strada ferrata, nè alcuna spesa a suo carico.

Artikel 22.

Die betheiligten Regierungen behalten sich das Recht vor, die Ausführung von Wasserleitungen, die Herstellung von Schifffahrts-, Bewässerungs- oder Entwässerungscanälen auf dem von der Bahn durchlaufenen Terrain, in grösserer oder geringerer Entfernung von derselben, je nach dem öffentlichen Bedürfnisse, zu gestatten und in Ausführung bringen zu lassen.

Die Gesellschaft wird einer derlei Herstellung weder entgegentreten, noch irgend eine Entschädigung ansprechen können, insofern der Betrieb der Bahn nicht dadurch gehemmt wird, noch ihr hieraus eine Auslage erwächst.

Article 22.

Les Gouvernements intéressés se réservent le droit d'autoriser l'exécution d'aqueducs, la construction de canaux navigables d'irrigation, ainsi que de fossés d'écoulement en travers de la plaine parcourue par le chemin de fer, à une distance plus ou moins grande, selon les besoins publics.

La Société ne s'opposera pas à des entreprises de cette nature, et ne prétendra à aucune indemnité, en tant que l'exploitation du chemin n'en sera pas entravée, ou qu'il n'en résulte pas de dépenses pour elle.

Articolo 23.

La strada ferrata non potrà essere messa in attivazione ed in esercizio essia aperta all'uso del transito pubblico, se non quando la Commissione dietro accurate e diligenti ispezioni si sarà accertata che i tratti compiuti presentano la necessaria sicurezza e sono forniti delle opere necessarie al rispettivo esercizio. Tutto ciò dovrà emergere da atto regolare di corrispondente permesso.

Artikel 23

Die Eisenbahn darf nicht eröffnet und dem allgemeinen Verkehre übergeben werden, bevor sich nicht die Commission, nach genauer und sorgsamer Beaugenscheinigung, die Ueberzeugung verschafft hat, dass die vollendeten Bahnstrecken die nöthige Sicherheit gewähren, und mit Allem was der Betrieb erheischt ausgestattet sind.

Das Vorhandensein alles dessen ist durch einen förmlichen Act zu bekräftigen, welcher zugleich die Bewilligung zu der Eröffnung mit sich bringt

Article 23.

Le chemin de fer ne peut être mis en exploitation, avant que la Commission internationale ne se soit assurée par une révision minutieuse et scrupuleuse que les troncs achevés offrent la sécurité nécessaire, et qu'ils sont pourvus de tout ce qui est nécessaire à leur exploitation.

L'ouverture du chemin sera autorisée par un acte spécial qui constatera que toutes les formalités prescrites ont été remplies.

Articolo 24

Entro un anno dal dì dell'attivazione dell'intera strada al pubblico transito sarà fatta di essa esatta verificazione con regolare inventario, da deporsi nell'archivio della Commissione corredata delle firme della Commissione stessa e dei Signori componenti il Consiglio d'amministrazione.

Artikel 24

Innerhalb eines Jahres, von dem Tage der Eröffnung der ganzen Bahn für den allgemeinen Verkehr, ist über die Bahn ein förmliches Inventar aufzunehmen und letzteres im Archive der Commission, unterfertiget von der Commission und den Mitgliedern des Verwaltungsrathes, zu deponiren.

Article 24.

Dans le délai d'un an à partir du jour de l'ouverture de l'exploitation sur tout le chemin, on devra faire l'inventaire général de toute la ligne, qui sera déposé, pourvu des signatures de la Commission et des membres du Conseil d'administration, dans les archives de la Commission.

Parte II.

Manutenzione, esercizio, amministrazione.

II. Theil.

Die Instandhaltung, den Betrieb und die Verwaltung betreffend

II Partie.

Entretien, exploitation et administration du chemin.

Articolo 25.

A carico dei Concessionarj posa la manutenzione della strada ferrata non meno che di tutte le opere accessorie e di tutto ciò che serve al suo servizio; la Commissione quando le piaccia, potrà sempre vori-

Artikel 25.

Den Concessionären liegt die Erhaltung der Bahn, ihrer Einrichtung und Betriebsmittel ob.

Die Commission wird sich jederzeit nach Belieben davon

Article 25.

Les Concessionaires sont chargés de l'entretien du chemin, de toutes ses dépendances, ainsi que de tout ce qui fait partie du service de l'exploitation.

La Commission pourra s'assurer, quand bon lui semblera

ficare se lo stato e l'ordine di manutenzione sieno, come vuolsi, perfetti. Il prodotto dei trasporti si riguarderà come affetto ed obbligato all'onere della manutenzione di cui sopra, sia per la sostanza delle costruzioni, sia per le degradazioni dipendenti dall'uso della medesima.

Art. 26.

I Concessionarj proporranno alla Commissione il numero delle corse e quello dei treni ordinari così nell'intero suo andamento, come nei tratti compresi fra le diverse stazioni.

Articolo 27.

I Concessionarj sono obbligati ad eseguire in ogni tempo le corse con esattezza e colla prescritta celerità.

Articolo 28.

Ai Concessionarj è conferito il diritto di percepire il prezzo dei trasporti a tenore della seguente tariffa. Viaggiatori a testa e per chilometro

I. Classe C^mi 10
2. » » 8
3. » » 6

Questa tariffa si potrà aumentare di 20 0/0 per i convogli celeri con soli viaggiatori di prima e seconda Classe. La velocità di tali convogli non dovrà essere minore di quella

überzeugen dürfen, ob der Zustand derselben volkommen regelmässig sei.

Die Einnahme vom Transporte ist vor Allem für die oberwähnte Instandhaltung der Bahn, und zwar sowohl der Bauwerke als der durch den Gebrauch der Bahn sich abnützenden Theile zu verwenden.

Artikel 26.

Die Concessionära haben die Anzahl der Fahrten und die Zahl der gewöhnlichen Züge sowohl für die ganze Bahnstrecke als für die Zwischenstrecken bei der Commission in Vorschlag zu bringen.

Artikel 27.

Die Concessionäre sind verbunden, für die pünctliche Ausführung der Fahrten, unter Einhaltung der vorgeschriebenen Schnelligkeit, zu sorgen.

Artikel 28.

Die Concessionäre sind berechtiget den Transportpreis nach folgendem Tarif einzuheben:

I. Für Reisende, per Person und Kilometer, in der

1. Classe 10 Centesimi,
2. » 8 »
3. » 6 »

Bei Schnellzügen, welche nur Personenwagen der ersten und zweiten Classe führen, kann dieser Tarif um 20 Percent erhöht werden. Die Geschwindigkeit solcher Züge darf je-

du parfait état de régularité de l'exploitation.

Les recettes des transports devront être affectées avant tout à l'entretien du chemin, tant pour les constructions que pour le rétablissement des objets de toute nature.

Article 26.

Les Concessionaires proposeront à la Commission le nombre des trains ordinaires et leur mode de parcours, tant sur le chemin entier que sur les fractions de la ligne.

Article 27.

Les Concessionnaires veilleront à ce que l'ordre de parcours et la vitesse prescrite pour les trains soient suivis.

Article 28.

La Compagnie est autorisée à percevoir les tarifs suivants pour le transport des voyageurs et marchandises, par kilomètre savoir:

1. Pour voyageurs,
I^e. Classe 10 centimes,
2^e. » 8 »
3^e. » 6 »

Dans les trains express qui se composeront seulement de vagons de I^re et de 2^e classe, ces tarifs pourront être élevés de 20 0/0 à la condition que leur vitesse ne sera pas infé-

dogli analoghi convogli sulle strade ferrate austriache:

Mercanzie a piccola velocità per quintale metrico e chilometro:

1. Classe C^{mo}. 1
2. » » 1 1/2
3. » C^{mi}. 2

La moneta di Tariffa sarà la Lira italiana ed i pagamenti dovranno sempre farsi in oro ed argento al suo ragguaglio col compimento in erosa od in rame. Il prezzo dei trasporti di qualsiasi altro oggetto, le tasse accessorie, la classificazione delle mercanzie e le condizioni di trasporto saranno fissate conformemente alla tariffa promulgata li 24 Gennajo 1852 dalla Direzione della ferrata Sud-Est-Austriaca ragguagliandola al valore della Lira italiana.

doch nicht geringer als bei den Schnellzügen auf den österreichischen Bahnen seyn.

II. Für Frachten, durch Lastzüge befördert, für jeden metrischen Centner und Kilometer in der 1. Classe 1 Centesimo,

» 2. » 1 1/2 »
» 3. » 2 Centesimi.

Als die tarifmässige Münzsorte hat die Lira italiana zu gelten, und es sind die Zahlungen stets in Gold-oder Silbermünzen zu leisten, zur Ausgleichung aber Scheidemünze oder Kupfermünzen nach dem bezüglichen Werthsverhältnisse zu verwenden. Der Transportpreis für sonstige Gegenstände, die Nebengebühren, die Classification der Waaren sowie die Frachtbedingungen, werden dem Tarife der Betriebsdirection der südöstlichen österreichischen Staatsbahn vom 24 Jänner 1852 gemäss festgestellt, und behufs dessen die Gebührensätze in italienische Lire übertragen.

rieure à celle des trains exprès sur les chemins exploités par l'État lui-même.

II. Pour marchandises à petite vitesse (par quintal métrique et kilomètre):

1°. Classe 1 centime,
2°. » 1 1/2 »
3°. » 2 centimes.

Ces tarifs seront perçus et payés en Livres italiennes, en monnaie d'or ou d'argent, en admettant le billon ou le cuivre comme monnaie d'appoint.

Les droits accessoires, les prix de transport de tous autres objets, la classification des marchandises, et les conditions du transport seront réglés conformément au tarif promulgué le 24 janvier 1852 par la direction I. R. du chemin de fer de l'État du Sud-Est, en transformant les taxes en Livres italiennes.

Articolo 29.

I prezzi di trasporto portati dalle tariffe saranno calcolati in ragione di Chilometro senza riguardo alle frazioni, sicchè ogni Chilometro cominciato sarà considerato come finito. Il ponte sul Pò a Borgoforte nei riguardi della tariffa verrà parificato a cinque Chilometri. Per ciò che si riferisce al peso delle mercanzie si terranno a calcolo i ventesimi dei mille Chilogrammi, cosicchè ogni peso minore

Artikel 29.

Die entfallenden Fahr-und Frachtgebühren werden nach Kilometern, ohne Rücksicht auf Bruchtheile, berechnet, so dass jeder nicht volle Kilometer für voll angenommen wird.

Die Pò-Brücke bei Borgoforte wird in Absicht auf den Tarif mit fünf Kilometern Länge in Anrechnung gebracht. Das Gewicht der Waaren wird nach Zwanzigsteln von Tonnen (1000 Kilogrammen) berechnet, so

Article 29.

Les prix de transport seront comptés par kilomètre, sans fractions; le kilomètre commencé sera compté comme complet.

Le pont sur le Pô près de Borgoforte sera compté pour cinq kilomètres de longueur, par rapport au tarif. Le poids des marchandises sera compté par 1/20 de tonne (1000 kilogrammes), de sorte que tout

di Chilogrammi cinqaanta pagherà in ragione di cinqaanta Chilogrammi, ogni peso compreso fra i cinquanta ed i cento pagherà in ragione di cento o così di seguito.

I viaggiatori potranno avere con loro un bagaglio di peso non maggiore di 20 Chilogrammi, senza andare soggetti ad alcun aumento di spesa.

Articolo 30.

Le tariffe accennate nei precedenti due articoli costituiscono un limite che non potrà essere oltrepassato senza autorizzazione della Commissione internazionale. Quando per altro l'abbassamento di tariffa introdotto dalla Società nuocesse al migliore complessivo prodotto della strada, allora la Commissione avrà la facoltà di richiedere lo ristabilimento delle tariffe precedenti o la fissazione di an termine medio fra le precedenti e l' abbassamento introdotto. Lo stesso dicasi per le facilitazioni che venissero richieste dagli speditori o appaltatori di trasporti, le quali quando sotto date condizioni venissero accordate ad alcuno dovranne accordarsi a chiunque altro accetti identiche condizioni, sicchè mai si accordino favori individuali.

zwar, dass für jede Last von weniger als fünfzig Kilogrammen die Fracht gleichwie für fünfzig Kilogramme, für jede zwischen fünfzig und hundert Kilogrammen aber wie für 100 Kilogramme u. s. w. zu entrichten seyn wird.

Den Reisenden steht für ihr Gepäck ein Freigewicht von 20 Kilogrammen zu.

Artikel 30.

Die in den letzten zwei Arkeln erwähnten Tarife stellen die Gränze fest, über welche hinaus die Gebührensätze ohne Ermächtigung von Seiten der internationalen Commission nicht erhöht werden dürfen.

Sollte übrigens eine etwa von der Gesellschaft gewährte Tarifermässigung dem Gesammterträgnisse der Bahn nachtheilig werden, so wird die Commission fordern können, dass die vorerwähnten Tarifsätze wieder eingeführt oder ein zwischen dem tarifmässigen und der eingeführten Ermässigung in der Mitte liegender Satz angenommen werde.

Dasselbe gilt für die von Spediteurs oder Contrahenten etwa in Anspruch genommenen Begünstigungen, welche, wenn sie unter gewissen Umständen einer Partei gewährt werden, allen die gleichen Bedingungen eingehenden Parteien, gewährt werden müssen, so dass niemals Begünstigungen Einzelner stattfinden dürfen.

colis pesant moins que 50 kilogrammes payera la même taxe que 50 kilogrammes, et que les colis compris entre 50 et 100 kilogrammes, compteront pour 100 kilogrammes, et ainsi de suite.

Les voyageurs pourront transporter 20 kilogrammes de bagage en franchise.

Article 30.

Le tarif fixé ci-dessus établit une limite que les Concessionaires ne pourront dépasser sans une autorisation expresse de la Commission internationale.

Si toutefois une réduction de tarifs, consentie par la Société, devenait préjudiciable aux revenus du chemin, la Commission serait en droit d'exiger qu'on rétablisse le tarif maximum, ou qu'on introduise un tarif intermédiaire entre le tarif réglementaire et les réductions adoptées.

Cette disposition s'appliquera également aux cas où la Compagnie accorderait à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports une réduction de tarif sous certaines conditions, réduction qu'elle sera tenue d'appliquer à tous les expéditeurs et entrepreneurs de transports qui accepteraient les mêmes conditions, de telle sorte que dans aucun cas il ne soit fait de faveur individuelle.

Articolo 31.

Qualsiasi tentativo diretto a defraudare i Concessionarj di quanto loro è dovuto per trasporto di merci o di viaggiatori, ogni falsa dichiarazione di qualità o di peso, come puro l'agglomeramento in un solo invio di articoli appartenenti a classi o persone diverse sarà punito col pagamento della triplice tassa, senza pregiudizio delle pene comminate dalle vigenti leggi.

Articolo 32.

Le tariffe per i trasporti sulla strada ferrata dovranno rimanere costantemente affisse in tutte le stazioni, in luogo ben visibile, come vi saranno affisse parimenti le tariffe di ragguaglio delle monete locali a Lire italiane, e quelle dei pesi dei rispettivi Stati percorsi, a peso metrico.

Articolo 33.

In caso di incarimento straordinario di vettovaglie potrà la Commissione internazionale stabilire su quelle derrate la ridazione temporaria delle tariffe di trasporto fino ad 1/2 Centesimo di Lira Italiana per Chilometro e Quintale metrico.

Articolo 34.

I funzionarj pubblici incaricati della sorveglianza della strada e del controllo delle relative gestioni, qualora con apposita carta loro rilasciata dall'uffizio

Artikel 31.

Jeder Versuch, die Concessionäre an den Gebühren für den Personen-oder Waarentransport zu verkürzen, jede unrichtige Angabe der Gattung oder des Gewichtes, sowie jede Zusammenfassung von Objecten, die verschiedenen Tarifclassen oder mehreren Personen angehören, in eine Sendung, ist mit der dreifachen Gebühr, abgesehen von den nach den bestehenden Gesetzen entfallenden Strafen, zu belegen.

Artikel 32.

Die Preistarife für den Eisenbahnverkehr müssen fortwährend an allen Bahnstationen und an für Jedermann sichtbaren Stellen angeschlagen seyn; dessgleichen Tabellen, in welchen der Werth der landesüblichen Münzen auf die Lira italiana, und des Gewichtes des betreffenden Landes, auf das metrische Gewicht, zurückgeführt ist.

Artikel 33.

Es steht der internationalen Commission zu, in Fällen ausserordentlicher Theuerung die Frachtpreise fur Lebensmittel zeitweise bis auf 1/2 Centesimo der Lira italiana per Kilometer und metrischen Centner herabzusetzen.

Artikel 34.

Oeffentliche Beamte, welche mit der Beaufsichtigung der Bahn und der Controle der bezüglichen Verwaltung beauftragt sind, und einen schrift-

Article 31.

Toute manœuvre ayant pour objet de frustrer la Compagnie des prix dus pour les transports, toute tentative pour voyager en fraude dans les voitures de la Compagnie, toute fausse déclaration de nature ou de poids, groupement en un seul envoi d'articles appartenants à diverses classes et expédiés à différentes personnes, sera rendue passible d'un droit triple, sans préjudice des peines prononcées par les lois.

Article 32.

Les tarifs du chemin de fer devront être constamment affichés dans toutes les stations à un endroit visible pour le public, ainsi que les tableaux comparatifs des monnaies en usage dans le pays avec la Livre italienne, et des poids usuels avec le poids métrique.

Article 33.

En cas de cherté extraordinaire des subsistances la Commission internationale aura le droit de réduire les prix de transport des denrées alimentaires jusqu'à 1/2 centime de Livre italienne par kilomètre et par quintal métrique.

Article 34.

Les fonctionnaires publics chargés de la surveillance de l'exploitation des chemins de fer concédés par le présent acte, ou du contrôle des opérations

della Commissione giustifichino la loro qualità officiale, verranno trasportati gratuitamente.

Articolo 35.

I Concessionarj sono obbligati a trasportare gratuitamente co' loro convogli ordinarj, tutte le volte che l' Amministrazione delle Poste lo richiegga, in un apposito vagone postale i dispacci, pacchi e corrispondenze postali non meno che gli impiegati di servizio, con dovere almeno in un convoglio per giorno regolare le corse e le fermate in modo che possa lungo la linea essere disimpegnato il servizio postale.

Articolo 36.

I trasporti militari saranno effettuati a prezzo ridotto; cioè pei militari dal sergente abbasso la metà della tassa di 3ª Classe. Ogniqualvolta l'amministrazione militare di uno degli Stati colateressati farà trasportare sulla strada di ferro o truppe od effetti militari, pagherà un terzo della tariffa ordinaria. Pel trasporto di oggetti non classificati nella tariffa l'amministrazione militare pagherà solo i prezzi di tariffa stabiliti per le mercanzie di seconda classe.

lichen Nachweis von Seiten der internationalen Commission über ihre amtliche Eigenschaft beibringen, werden unentgeltlich auf der Bahn befördert.

Artikel 35.

Die Concessionäre sind verpflichtet, mit den gewöhnlichen Trains, so oft es die Postadministration anspricht, in einem unentgeltlich beizustellenden besonderen Wagen die Depeschen, Packete und Briefschaften, sowie die begleitenden Beamten zu befördern; auch sind dieselben verbunden, die Fahrten und Aufenthalte in der Art zu regeln, dass wenigstens mittelst eines Trains täglich, der Postdienst auf der ganzen Bahnstrecke versehen werden könne.

Artikel 36.

Für Militärtransporte wird eine Preisermässigung eintreten, und zwar werden Soldaten, vom Feldwebel abwärts, nur die Hälfte des tarifmässigen Preises in der dritten Classe zahlen.

Insoferne aber die Militärverwaltung eines der bei der Centralbahn betheiligten Staaten zum Behufe des Transportes von Truppen oder zur Versendung von Militärgut die Bahn in Anspruch nehmen wird, soll nur ein Drittheil der tarifmässigen Gebühren eingehoben werden.

Für Frachtstücke, welche in keiner Tarifclasse aufgeführt sind, wird die Fracht nach der für Waaren zweiter Classe gültigen Gebühr berechnet.

de la Compagnie, seront transportés, ainsi que leur bagage, en franchise, pourvu qu'ils justifient de leur mission par certificat signé par la Commission internationale.

Article 35.

Les Concessionnaires sont tenus de fournir, gratuitement, au moyen des trains ordinaires et toutes les fois que l'Administration des postes l'exigera, un vagon spécialment destiné au transport des dépêches, des paquets et des lettres, ainsi que des employés de la Poste. Les Concessionnaires devront régler le parcours et les temps d'arrêt aux stations en sorte que le service de la Poste puisse être fait sur toute la ligne au moins une fois par jour.

Article 36.

Les transports militaires seront effectués à des prix réduits, savoir: pour les militaires à partir du grade de sergent et au-dessous, la moitié du prix de tarif dans les voitures de 3ᵉ classe.

Lorsque l'Administration militaire se servira des chemins de fer pour le transport de troupes ou d'effets militaires, il ne sera payé qu'un tiers du tarif. Quant au transport d'objets non compris dans une des classes du tarif, l'Administration militaire n'aura à payer que le prix du tarif établi pour les marchandises de seconde classe.

Eguali facilitazioni sono applicabili per gli arrestati o per gli individui della forza pubblica che li hanno in custodia da trasportare in compartimento separato in guisachè siavi la necessaria sicurezza.

Gleiche Begünstigung tritt auch beim Transporte von Arrestanten und deren Begleitungsmannschaft ein, welchen zur Erzielung der nöthigen Sicherheit ein besonderes Coupé anzuweisen seyn wird.

Les mêmes réductions sont accordées pour le transport des prisonniers ainsi que des Agents de la sûreté publique qui les accompagnent: on leur assignera par mesure de sûreté des compartiments séparés.

Articolo 37.

I Concessionarj nella percorrenza della strada ferrata centrale italiana godranno l'esenzione del porto per le lettere e pacchi risguardanti il loro servizio e le operazioni che ne derivano, come pure la loro corrispondenza sotto fascia colle pubbliche autorità dei varj Stati interessati colla Commissione internazionale, e coll'uffizio permanente.

Artikel 37.

Die Concessionäre geniessen auf der ganzen Bahnstrecke die Befreiung von den Portogebühren für Briefe und Packete, welche ihren Dienst oder die damit in Verbindung stehenden Geschäfte betreffen, und für die unter Kreuzband zu expedirende Correspondenz mit den öffentlichen Behörden der verschiedenen betheiligten Staaten, mit der internationalen Commission, sowie endlich mit dem permanenten Bureau der letzteren.

Article 37.

Les Concessionnaires jouissent sur toute l'étendue du chemin de la franchise de port des lettres et paquets concernant le service ou leurs affaires en général.

Il en est de même de la correspondance sous bande avec les autorités publiques des divers États intéressés, ainsi qu'avec la Commission internationale et son bureau permanent.

Articolo 38.

Con espressi regolamenti sarà in seguito provveduto all'esercizio, alla polizia, alla sicurezza del transito ed alla conservazione della strada ferrata ed opere accessorie. Le spese tutte inerenti alla esecuzione dei regolamenti che hanno immediato rapporto colla manutenzione, esercizio, ed amministrazione della strada ferrata saranno a carico dei Concessionarj.

Artikel 38.

Mittelst besonderer Anordnungen wird für den Betriebsdienst, die Polizei, die Sicherheit des Verkehres, für die Instandhaltung der Bahn und ihrer Nebenanlagen gesorgt werden. Sämmtliche Kosten, welche aus der Durchführung der die Instandhaltung, den Betrieb und die Verwaltung der Bahn unmittelbar betreffenden Anordnungen hervorgehen, sind von den Concessionären zu tragen.

Article 38.

On aura soin de régler le service de l'exploitation, la police, la sûreté des transports, l'entretien de la voie et de ses dépendances, par ordonnances ou règlements spéciaux. Tous les frais résultant directement de l'exécution des règlements pour l'entretien, l'exploitation et l'administration du chemin, seront à la charge des Concessionnaires.

Articolo 39.

Se per la mancata vigilanza e precisione di servizio negli agenti dei Concessionarj accadessero infortunj, saranno in-

Artikel 39.

Falls aus Mangel an Aufmerksamkeit oder durch Nachlässigkeit im Dienste seitens eines Beamten der Gesellschaft,

Article 39.

Au cas où par suite d'inattention ou de négligence d'un agent de la Société, il arriverait un accident, cet agent se-

flitte le penali che le leggi locali stabiliscono.

Articolo 40.

Con la garanzia di una rendita netta di Ital. L. 6,500,000 che assumono gli Stati contraenti verso i concessionarj, come all'art. 18 dell'Atto principale di concessione, non resteranno mai esposti ad altre conseguenze che a quelle di pagare la sola differenza che si verifichi fra le rendite nette realizzate coll'esercizio della strada ferrata centrale e la suavvertita somma complessiva di Italiane Lire 6,500,000.

Ciò deve intendersi analogamente applicato ai casi delle provvisorie garanzie pei tronchi speciali. Ogni esuberanza di utili netti a confronto delle somma garantite, detraendovi prima quanto competa ai Governi in coerenza dell'art. 14 della Convenzione di Roma 1 Maggio 1851, andrà a beneficio dei Concessionarj.

Articolo 41.

Fermo stante il disposto dell'art. 12 della Convenzione di Roma quanto alla presentazione dei preventivi delle spese d'esercizio, il Consiglio d'amministrazione esibirà tre mesi prima della scadenza dei pagamenti degli interessi i conti delle entrate e delle spese già verificate, e presumibilmente verificabili sulla strada all'uffizio di

einUnglücksfall eintreten sollte, werden die von den Landesgesetzen vorgeschriebenen Strafen verhängt werden.

Artikel 40.

Aus der von den contrahirenden Regierungen, gegenüber den Concessionären, laut § 18 der Concessionsurkunde, übernommenen Garantie des reinen Erträgnisses von 6,500.000 Lire italiane, wird keine weitere Verpflichtung abzuleiten seyn, als die Zahlung der Differenz zwischen dem wirklich erlangten Betriebs-Reinerträgnisse und der oben bezeichneten Summe von 6,500.000 Lire italiane.

Diess muss analog auch auf die provisorische Garantie für die einzelnen Theile der Bahn angewendet werden. Jeder im Entgegenhalt zu der garantirten Summe sich ergebende reine Ueberschuss wird, nach Abzug der Leistungen, auf welche die Regierungen auf Grund des Art 14 der Convention ddo. Rom den 1. Mai 1851 Anspruch haben, den Concessionären zu Guten kommen.

Artikel 41.

In Gemässheit der Vorschrift des Art. 12 der Convention von Rom, in sofern derselbe die Mittheilung des Voranschlages der Betriebsauslagen betrifft, wird der Verwaltungsrath drei Monate bevor die Zahlung der Interessen zu leisten ist, sämmtliche Rechnungen über die Einnahmen und über die bereits erfolgten und die für die Bahn

rait passible des peines infligées par les lois du pays.

Article 40.

Il ne résulte de la garantie d'un revenu net de 6,500.000 Livres italiennes accordée par les États cointéressés aux termes du §. 18 de l'acte de concession, aucune autre obligation que celle du paiement de la différence entre les revenus nets effectifs et la susdite somme de 6,500.000 Livres italiennes. Ceci s'applique également à la garantie provisoire pour toute section exploitée isolément. Tout excédant de revenu net sur la somme garantie sera porté à l'avoir des Concessionnaires, déduction faite du montant revenant aux Gouvernements d'après l'article 14 de la Convention de Rome du 1. Mai 1851.

Article 41.

A l'effet de maintenir les prescriptions de l'article 12 de la Convention de Rome, concernant le budget des dépenses d'exploitation, le Conseil d'administration devra présenter le devis arrêté des recettes et des dépenses faites ou à faire, trois mois avant l'échéance des intérêts, au bureau de Modène, pour être contrôlé; ce bureau

Modena per la revisione, e l'uffizio stesso ne farà immediata comunicazione ai cinque Governi per l'effetto di che negli articoli 20, 21 dell'atto di concessione.

voraussichtlich noch zu leistenden Zahlungen, dem Bureau zu Modena, behufs der Revision, übergeben, welches hiervon die fünf Regierungen, zu dem in den Art. 20 und 21 der Concessionsurkunde angedeuteten Zwecke unmittelbar in Kenntniss setzen wird.

en fera communication immédiate aux cinq Gouvernements pour qu'ils puissent satisfaire aux engagements pris par les articles 20 et 21 de l'acte de concession.

Articolo 42.

Quando per qualunque siasi avvenimento anche di forza maggiore l'esercizio della strada rimanga interrotto, i Concessionarj dovranno dentro il più breve termine provvedere ai convenienti ripari, e qualora per dato e fatto come per incuria degli stessi Concessionarj l'interruzione dell'esercizio di tutta o parte della strada durasse un tempo più lungo del necessario all'attuazione delle provvidenze occorrenti, rimarrà proporzionatamente sospesa del pari la prestazione della garanzia. A questo solo effetto è limitata l'intelligenza, ed applicazione dell'art. 13 della Convenzione di Roma e dell'ultima incisa dell'art. 11.

Artikel 42.

Sollte durch irgend ein Ereigniss oder durch höhere Gewalt der Betrieb der Bahn unterbrochen werden, so haben die Concessionäre binnen der kürzesten Zeit für die erforderliche Wiederherstellung zu sorgen, und falls durch Schuld oder durch Säumigkeit der Concessionäre die völlige oder theilweise Unterbrechung des Betriebes länger, als zu der nöthigen Abhilfe erforderlich ist, dauern sollte, wird nach Verhältniss die Leistung der Garantie einzustellen seyn. In diesem Sinne allein soll der Artikel 13 der in Rom abgeschlossenen Convention und der Schlusssatz des Artikels 11 derselben Convention gedeutet werden und zur Anwendung kommen.

Article 42.

Si par suite d'un événement quelconque, ou par cas de force majeure, l'exploitation du chemin se trouvait interrompue, les Concessionnaires seront tenus de la rétablir dans le plus bref délai, et dans le cas où l'interruption complète ou partielle se prolongerait par faute ou négligence des Concessionnaires, au-delà du terme indispensable pour y remédier, le paiement de la garantie serait suspendu. C'est là le sens à donner à l'article 13 de la Convention conclue à Rome, ainsi qu'au dernier alinéa de l'article 11 de la même Convention.

Articolo 43.

Per cinque anni dall'attivazione di tutta la linea, i ripari straordinarj della strada e delle opere accessorie dovranno entrare in conto capitali con restare conseguentemente a carico dei Concessionarj, e senza che possano figurare nel conto dell'esercizio a detrimento della

Artikel 43.

Während der ersten fünf Jahre, nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn, fallen die Kosten für ausserordentliche Reparaturen an der Bahn und deren Nebenanlagen zu Lasten des Capitals, und dürfen somit nicht, zum Nachtheile der von den fünf Regierungen

Article 43.

Pendant les cinq premières années, à dater de la mise en activité de la ligne entière, les frais de réparations extraordinaires de la voie et de ses dépendances seront mis au compte du capital de construction, et ne pourront pas être portés sur les devis des dépenses d'exploi-

cendita garantita dai cinque Governi.

Parte III.

Disposizioni generali e d'ordine.

Articolo 44.

I Concessionarj avranno il diritto di procedere per via di espropriazione coatta all'acquiste di qualsivoglia terreno e fabbrica, che sieno necessarj per l'esecuzione della strada, come per l'erezione di tutti gli stabili necessarj al servizio della medesima, ritenuto nella Società espropriante l'obbligo d'indenizzare pienamente i possessori espropriati e guarantirne l'interesse a termini di giustizia, secondo le leggi e la procedura veglianti nei rispettivi Stati e i sistemi quivi praticati in altri casi

Articolo 45.

I Concessionarj devranno anche indennizzare a proprio carico i danni o pregiudizj che derivassero ai proprietarj dei terreni per conseguenze del tracciamento della strada.

Articolo 46.

Se dopo il tracciamento sul terreno della strada ferrata venisse iniziata alcuna nuova fabbrica nello spazio destinato alla strada e sue dipendenze, ovvero dentro i sei metri a destra od a sinistra dai limiti estremi dello spazio medesimo, i Concessio-

garantirten Ertrágnisssumme, in die Rechnung des Betriebsaufwandes aufgenommen werden.

III. Theil.

Allgemeine Vorschriften.

Artikel 44.

Die Concessionäre sind berechtiget, sich im Wege der Expropriation in den Besitz jedweden Grundstückes oder Gebäudes zu setzen, welches für den Bau der Bahn oder die Errichtung der für den Betrieb erforderlichen Gebäude nothwendig erscheint; jedoch hat die zur Expropriation schreitende Gesellschaft die Besitzer der bezüglichen Realität vollständig zu entschädigen, und deren Interesse nach Billigkeit und gemäss den in den respectiven Ländern bestehenden Gesetzen und in dergleichen Fällen befolgten Gebräuchen zu wahren.

Artikel 45.

Die Concessionäre haben dessgleichen für jeden Schaden oder Nachtheil, welcher den Grundeigenthümern aus der Tracierung der Bahn erwächst, Ersatz zu leisten.

Artikel 46.

Sollte nach der Tracirung der Bahn irgend ein neuer Bau auf dem, für die Bahn oder deren Nebenanlagen bestimmten Grund und Boden oder innerhalb 6 Meter, rechts und links von der äussersten Gränze des Bahn-Terrains, in Angriff genommen

tation, au détriment de la somme garantie comme revenu net par les cinq Gouvernements.

III. Partie.

Clauses générales.

Article 44.

Les Concessionnaires ont le droit d'acquérir par expropriation forcée tout bien-fonds ou bâtiment nécessaires à la construction de la voie ou à l'exploitation du chemin; la Société devra, quand elle procédera par voie d'expropriation, indemniser complètement les propriétaires des susdits immeubles en les désintéressant convenablement d'après les lois et coutumes des pays respectifs.

Article 45.

Les Concessionnaires devront pareillement indemniser les propriétaires de tout dommage résultant pour eux du tracé du chemin de fer.

Article 46.

Au cas où après le tracé de la ligne, on entreprendrait, soit sur les terrains réservés à la voie et à ses dépendances, soit dans une zone de six mètres à gauche ou à droite du chemin, une nouvelle construction, la Société en préviendrait la Com-

narj dovranno prevenire la Commissione, onde non sia impedita la continuazione, dovendo essere siffatte fabbriche evitate.

werden, so hat die Gesellschaft an die Commission davon Anzeige zu erstatten, damit durch letztere die Fortsetzung des Baues eingestellt werde, indem derlei Bauführungen vermieden werden müssen.

mission, afin que celle-ci fasse cesser les travaux, de pareilles constructions devant être évitées.

Articolo 47.

I Concessionarj saranno esenti da qualunque imposta ordinaria, straordinaria e speciale sulla strada, suoi accessorj ed oggetti per l'esercizio della medesima e godranno di libera introduzione franca di dazio e di altre gabelle, per tutti i ferramenti, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessarj alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione completa della medesima.

Artikel 47.

Die Concessionäre sind von jeder ordentlichen, ausserordentlichen oder besonderen Steuer für die Bahn, deren Nebenanlagen und die zum Betrieb erforderlichen Gegenstände befreit, gleichwie von der Entrichtung der Zollgebühren und sonstigen Verbrauchsabgaben für sämmtliche Eisengegenstände, Maschinen, Werkzeuge und Objecte, welche im engsten Sinne und ausschliesslich für die Herstellung der Bahn, für ihre erste Einrichtung und vollständige Betriebseröffnung nothwendig sind.

Article 47.

Les Concessionnaires sont affranchis de tous impôts ordinaires, extraordinaires ou spéciaux sur le chemin, ses dépendances et les objets nécessaires à l'exploitation: ils jouiront en outre de la franchise de tous droits de douane ou perception de nature quelconque pour tous objets en fer, machines, outils et tout ce qui est absolument nécessaire à l'installation, au premier établissement et à la mise en exploitation du chemin.

Articolo 48.

Gli acquisti e vendite di immobili fatti dalla Società per servizio o per immediata dipendenza dell'impresa da essa assunta sono esenti da qualunque tassa applicabile al trapassi di proprietà. Gli atti e contratti a ciò relativi saranno registrati o come dicesi, interinati col pagamento del minimum fra i diritti fissi stabilito dalle leggi dei rispettivi paesi. E in diffetto di una disposizione speciale che determini questo minimum non soddisferassi per ciascheduno

Artikel 48.

Die Käufe und Verkäufe von unbeweglichen Gütern, welche die Gesellschaft mittelbar oder unmittelbar für den Zweck der Bahn abschliesst, sind von jeder Eigenthums-Uebertragungsgebühr befreit. Die hierauf bezüglichen Acte werden registrirt, und in die öffentlichen Bücher, gegen Erlag der geringsten, je nach den bezüglichen Landesgesetzen entfallenden fixen Gebühr, eingetragen.

In Ermanglung einer speciellen Vorschrift in Betreff dieses

Article 48.

Tout contrat d'achat et de vente d'immeubles, conclu par la Société pour ses besoins, sera affranchi de tout droit de mutation. Les actes de vente ou d'achat seront enregistrés, c'est à dire consignés dans les livres publics moyennant le paiement du minimum des taxes légales prescrites.

S'il n'existe pas de minimum pour ces taxes, on payera pour

dei sopraddetti atti, diritto maggiore di Ital. Lire 3.

Articolo 49.

Tutti gli atti contratti, quitanze, certificati concernenti le operazioni fatte dalla Società per l'esecuzione ed in virtù della presente concessione saranno esenti da qualunque tassa.

Articolo 50.

Nonostante il disposto nei precedenti art. 47 e seg. i Concessionarj continueranno a pagare l'imposta territoriale dentro però la corrispondente cifra per la quale i terreni e le fabbriche da essi acquistate per la strada figuravano ai pubblici catasti secondo la precedente loro destinazione. Saranno pure a loro carico tutte le spese occorrenti per le correzioni catastrali e volture da eseguirsi per causa delle nuove divisioni dei fondi operate col taglio della strada ferrata ed opere accessorie.

Articolo 51.

La Società è autorizzata a creare pel bisogno del suo esercizio degli stabilimenti, officine, edifizj, a possedere cave di torbe, lignite, ad acquistare boschi e foreste, subordinatamente alle leggi generali ed alle discipline degli Stati dove altrettanto trovasi esistente.

Minimal-Betrages, wird für jeden derlei Act, die Taxe von höchstens 3 Lire Italiane erhoben werden.

Artikel 49.

Sämmtliche Verhandlungen, Verträge, Quittungen, Bestätigungen von Geschäften, welche die Gesellschaft behufs der Ausführung und kraft der gegenwärtigen Concession ausfertigt, sind von jeder Abgabe frei.

Artikel 50.

Ungeachtet der im Artikel 47 und den darauf folgenden angeführten Bestimmungen, wird die Gesellschaft die Grundsteuer in jenem Betrage bezahlen, welcher auf die Grundstücke und Gebäude, deren Erwerbung für die Zwecke der Bahn nothwendig war, je nach deren früherer Benützungsart, laut den öffentlichen Büchern, entfällt. Die Gesellschaft hat dessgleichen alle Kosten der Richtigstellung des Katasters und der aus Anlass der durch die Ausführung der Bahn und ihrer Nebenanlagen bedingten neuen Grundeintheilung nöthig gewordenen Umschreibungen zu bestreiten.

Artikel 51.

Die Gesellschaft ist ermächtiget, für die Zwecke des Betriebes Fabriken, Werkstätten, Gebäude zu erwerben, Torfstiche und Braunkohlengruben, Forste und Wälder zu besitzen; sie wird jedoch in Betreff derselben den Gesetzen und Anordnungen des bezüglichen Landes unterworfen bleiben.

un acte de cette nature une taxe de 3 Livres italiennes au plus.

Article 49.

Tous les actes, contrats, quittances, certificats que la Société dresse en vertu de la présente concession sont affranchis de tout impôt.

Article 50.

Nonobstant les clauses indiquées aux articles 47 et suivants, la Société devra continuer le paiement de l'impôt foncier incombant aux immeubles acquis pour l'établissement du chemin, et ce d'après les cotes portées aux rôles officiels au moment de leur achat par les Concessionnaires; elle devra payer en outre les frais résultant des changements à faire aux travaux du cadastre, et de la nouvelle division parcellaire, nécessitée par la construction du chemin de fer.

Article 51.

Dans l'intérêt de son exploitation, la Société est autorisée à créer des établissements, ateliers, forges et usines, à exploiter des mines de houille ou de lignite, des tourbières ou forêts, en se conformant aux prescriptions légales y relatives en vigueur dans les pays respectifs.

Articolo 52.

Nei luoghi dove la strada ferrata dell'Italia centrale dovrà congiungersi con altre strade ferrate preesistenti sarà cura dei Concessionarj di intendersi coi Concessionarj di quelle pel comune uso.

Articolo 53.

I Concessionarj potranno, procurandosi l'approvazione dei Governi, riunire alla impresa della Centrale sia parzialmente sia in totalità per via di acquisti od in qualunque altro modo, altre strade di ferro attualmente concesse o che potrebbero esserlo in appresso.

Articolo 54.

In entrambi i casi prevvisti dai precedenti due articoli 52 e 53 come anche quando si costruisse un nuovo braccio di strada ferrata comunicante colla Centrale si regoleranno dalla Commissione, premesse le opportune pratiche presso il Governo locale e in concorso dei concessionarj, le discipline per l'uso comune della strada, stazioni ed accessorj, non meno che le variazioni che occorresse introdurre nelle tariffe della Centrale.

Articolo 55.

I Concessionarj affideranno la direzione tecnica della strada ferrata Centrale italiana ad un Ingegnere in capo, il quale non abbia contemporaneamente a dirigere altre imprese in guisa

Artikel 52.

Wo immer die Centralbahn sich an andere bereits bestehende Bahnen anzuschliessen haben wird, wird die Gesellschaft sich mit der anderseitigen Betriebsunternehmung über die etwaige gemeinsame Benützung zu verstehen haben.

Artikel 53.

Mit Genehmigung der Regierungen kann die Gesellschaft mit der Centralbahn auch andere schon concessionirte oder auch zu concessionirende Bahnen ganz oder theilweise, durch Kauf oder sonstwie mit ihrer Unternehmung verschmelzen.

Artikel 54.

In den durch die Artikel 52 und 53 vorgesehenen Fällen, oder falls eine neue Zweigbahn der Centraleisenbahn gebaut werden sollte, wird die Commission, nach vorläufigem Einvernehmen mit der betheiligten Regierung und unter Beiziehung der Gesellschaft, die Vorschriften über die gemeinschaftliche Benützung der Bahn, der Bahnhöfe und der Nebenanlagen erlassen und über die in dem Tarife der Centralbahn etwa erforderlichen Abänderungen verfügen.

Artikel 55.

Die Concessionäre werden die technische Leitung der Centralbahn einem Oberingenieur übertragen, welcher gleichzeitig keiner anderen Unternehmung vorstehen darf, damit

Article 52.

Partout où le chemin de fer Central se raccordera avec une autre ligne déjà exploitée, la Société aura à s'entendre avec l'Administration de cette dernière pour l'usage en commun de leurs chemins.

Article 53.

La Société peut, avec l'autorisation des Gouvernements, réunir au chemin de fer Central d'autres lignes déjà concédées, ou à concéder, en procédant par voie d'achat ou de toute autre façon.

Article 54.

Dans les cas prévus par les art. 52 et 53, et dans celui où on devrait construire un embranchement au chemin Central la Commission, après s'être entendue avec les Gouvernements, prendra toutes les mesures pour régler l'usage en commun du chemin de fer, celui des gares et dépendances et pour faire aux tarifs du chemin Central tous les changements éventuellement requis.

Article 55.

Les Concessionnaires confieront la direction technique du chemin de fer Central à un ingénieur en chef qui ne devra être engagé dans aucune autre entreprise, afin qu'il soit la-

che possa essere sempre reperibile a qualunque occorrenza e richiesta della Commissione internazionale o suo uffizio permanente.

Articolo 56.

I Concessionarj preferiranno di occupare a pari condizione nei rispettivi tratti di strada tanto nella costruzione quanto nell' esercizio individui degli Stati ai quali questi tratti appartengono, ad eccezione dei primarj impiegati tecnici, dei macchinisti e degli operanti che fossero più degli indigeni atti ad una specialità di lavoro.

Articolo 57.

I Concessionarj durante la costruzione restano esonerati dalle spese di mantenimento o di stipendj dell'uffizio permanente della Commissione internazionale che rimarranno a carico in parti eguali dei Governi interessati.

All'attivazione completa della strada avrà cionondostante effetto lo stabilito dall'art. 28 della Convenzione di Roma, 1 Maggio 1851.

Articolo 58.

Nella approvazione dei progetti, nella esecuzione dei lavori e nei loro collaudi, come

derselbe stets anwesend sei, und jeder Anforderung der internationalen Commission oder ihres Bureau's Genüge leisten könne.

Artikel 56.

Die Concessionäre werden, unter sonst gleichen Bedingungen, bei dem Baue sowohl als bei dem Betriebe der einzelnen Bahnstrecken, vorzugsweise Angehörige des Landes, in welchem sich die bezügliche Strecke befindet, beschäftigen. Ausgenommen sind jedoch hiervon die Stellen der leitenden technischen Beamten, der Maschinenführer und sonstigen Werkleute, welche vor den Angehörigen des Landes, vorzugsweise für eine gewisse Art von Verrichtungen tauglich sind.

Artikel 57.

So lange der Bau der Bahn währt, bleiben die Concessionäre von der Bestreitung der Kosten, für das permanente Bureau der internationalen Commission und von der Leistung der betreffenden Bezüge befreit, indem diese Auslagen zu gleichen Theilen von den betheiligten Regierungen zu tragen sind. Erst mit der Inbetriebsetzung der ganzen Bahn tritt die Bestimmung des Artikels 28 der Convention. ddo. Rom. den 1. Mai 1851, in Wirksamkeit.

Artikel 58.

Die internationale Commission, das permanente Bureau sowohl, als die einzelnen Be-

cessamment disponible, et qu'il puisse faire face à toutes les demandes de la Commission internationale ou de son bureau

Article 56.

Les Concessionnaires choisiront, à conditions égales, autant que possible, des sujets des pays traversés par la ligne, tant pour le personnel de la construction que pour celui de l'exploitation En sont exceptés les emplois techniques supérieurs, ceux de mécaniciens et autres ouvriers ou agents étrangers que leurs connaissances spéciales rendraient préférables aux nationaux.

Article 57.

Pendant toute la durée de la construction du chemin de fer, les Concessionnaires sont dispensés de supporter les frais d'entretien et des traitements du bureau permanent de la Commission internationale; ces dépenses seront supportées à parts égales par les Gouvernements intéressés. Mais dès le commencement de l'exploitation complète de la voie, les prescriptions de l'article 28 de la Convention de Rome entreront en vigueur.

Article 58.

La Commission internationale, le bureau permanent, ainsi que les agents et ingé-

anche nell'amministrazione ed esercizio della strada la Commissione internazionale, il di lei uffizio permanente e gli ufficiali ed ingegneri ad essa adetti eserciteranno ogni più estesa e piena competenza di ispezione e sorveglianza e controllo.

amten und Ingenieure desselben, werden bei der Prüfung der Projecte, der Ausführung der Arbeiten und der Vernahme von Collaudirungen, sowie auch rücksichtlich der Verwaltung und des Betriebes das ausgedehnteste und vollste Recht der Controle ausüben.

nieurs y attachés exerceront le contrôle le plus complet et le plus étendu tant pour l'examen des projets, l'exécution des travaux et leur réception que pour la gestion et l'exploitation.

Articolo 59.

Se i Concessionarj o loro dipendenti non adempiono alcuna delle obbligazioni della presente concessione, la Commissione internazionale è in diritto di prendere le disposizioni richieste nel senso della legge di concessione delle strade ferrate austriache 14 Settembre 1854 attualmente in vigore nell'impero austriaco ed al bisogno di ordinare a spese della Società il rimedio di diritto che le parrà il più conveniente.

Artikel 59.

Sollten die Concessionäre oder ihre Beamten irgend eine ihnen durch die gegenwärtige Concession obliegende Verbindlichkeit nicht erfüllen, so ist die internationale Commission berechtiget, die nöthigen Massregeln, im Sinne des in Oesterreich in Wirksamkeit bestehenden Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14 September 1854 zu treffen, und auf Kosten der Gesellschaft jene gesetzlichen Mittel zu ergreifen, welche ihr als die zweckdienlichsten erscheinen werden.

Article 59.

Dans le cas où les Concessionnaires ne rempliraient pas les obligations imposées par la présente concession, la Commission internationale est autorisée à prendre les mesures nécessaires conformément à la loi du 14 Septembre 1854 sur les concessions de chemins de fer en vigueur en Autriche, et à pourvoir aux frais de la Société aux dispositions urgentes.

Articolo 60.

Per gli effetti civili della presente concessione i Concessionarj si assoggetteranno alle leggi e discipline vigenti negli stati Estensi; come per ciò che si riferisce alla esecuzione dell'opera dichiarano di assoggettarsi alle leggi e discipline vigenti nei rispettivi Stati, dove si costruisce la strada, e di essere trattati a parità dei sudditi degli Stati medesimi senza alcuna distinzione. E tuttociò durante il tempo della concessione.

Artikel 60.

In Absicht auf die civilrechtlichen Folgen der gegenwärtigen Concession sind die Concessionäre den Gesetzen und Vorschriften, welche in den Estensischen Ländern Giltigkeit haben, unterwerfen.

In Betreff der Bauausführung unterwerfen sich dieselben den Gesetzen und Vorschriften des Landes, in welchem die bezügliche Strecke gebaut werden wird, indem sie nur gleiche Behandlung mit den Unterthanen des Landes, ohne irgend welche Bevorzugung in

Article 60.

Pour toute contestation civile résultant du présent acte de concession les Concessionnaires sont soumis aux lois et prescriptions en vigueur dans l'État de Modène.

Pour tout ce qui concerne l'exécution des travaux de construction du chemin, les Concessionnaires se soumettent aux lois en vigueur dans chacun des pays traversés par les lignes à construire; ils jouissent sous ce rapport des mêmes droits que les sujets du pays, sans

Anspruch nehmen; und zwar während der ganzen Dauer der Concession.

distinction, et cela pendant toute la durée de la concession.

Articolo 61.

Le contestazioni che potrebbero insorgere tra la Società e gli impiegati preposti a vigilare la buona esecuzione delle opere ed il regolare esercizio della strada, le quali sieno motivate dalla interpretazione ed esecuzione delle condizioni qui contenute, o nei regolamenti che a forma di esse verranno per il seguito dettati dalla Commissione saranno da questa inappellabilmente decise, considerandole come vertenze meramente amministrative.

Artikel 61.

Streitigkeiten, welche sich zwischen der Gesellschaft und den zur Ueberwachung der entsprechenden Herstellung der Bahn und des regelmässigen Betriebes aufgestellten Beamten ergeben sollten, sind, insofern sie sich auf Auslegung oder Invollzugsetzung der gegenwärtigen Bedingnisse oder auf sonstige auf Grund derselben künftig etwa von der Commission zu erlassende Vorschriften beziehen, von dieser letzteren endgültig zu entscheiden, indem derlei lediglich als administrative Angelegenheit zu betrachten seyn wird.

Article 61.

Au cas où des contestations s'éléveraient entre la Société et les agents chargés de la surveillance de l'exécution et de l'exploitation du chemin, ces litiges en tant qu'ils se rapportent à l'exécution du présent Cahier des charges, ou à celle de prescriptions émanées ultérieurement de la Commission Internationale, seront jugés par celle-ci, sans recours ni appel, ne devant être considérés que comme de simples discussions administratives.

Articolo 62.

In qualunque questione dell'indole contemplata nel precedente articolo 61 che involva diritto e non rivesta il carattere di meramente amministrativa, la Commissione pronuncierà il suo giudizio, riserbato però alla parte che si crede lesa, il ricorso in ultima istanza al supremo Tribunale di Modena che giudica secondo le massime della legislazione Estense.

Artikel 62.

Sollte eine der in dem vorhergehenden Artikel (61) angedeuteten Streitigkeiten zugleich einen Rechtspunct berühren, und nicht einzig als administrative Angelegenheit zu betrachten seyn, so wird die Commission ihr Urtheil fällen, jedoch mit Freilassung des Recurses an den obersten Gerichtshof in Modena, als letzte Instanz, für den Fall, dass sich die eine Partei durch das Erkenntniss verletzt erachten würde; und es wird der genannte Gerichtshof nach den Bestimmungen der Estensischen Gesetzgebung das Urtheil fällen.

Article 62.

Dans le cas où une contestation soulevée ainsi qu'il a été dit à l'article 61, impliquerait une question de droit, en dehors du caractère administratif, la Commission jugera comme il vient d'être stipulé; pour ce cas néanmoins le droit d'appel devant la Cour Suprême de Modène reste maintenu et celle-ci prononcera d'après la législation en vigueur dans le Duché de Modène.

Articolo 63.

I Concessionarj decaderanno dalla concessione tanto allora che non incomincino i lavori dentro i termini degli articoli 19 e 20 del presente Capitolato, quanto che non abbiano ultimati nei termini stabiliti dall'articolo 3 dell'Atto di concessione, o provvisti dell'occorrente materiale mobile i rispettivi tronchi di strada ferrata per modo che possano essere con approvazione della Commissione aperti all'esercizio del pubblico.

Artikel 63.

Die Concessionäre werden ihrer Bahnconcession verlustig, falls sie den Bau nicht innerhalb der in den Artikeln 19 und 20 des gegenwärtigen Bedingnissheftes festgesetzten Termine begonnen, denselben innerhalb der in dem Artikel 3 der Concessionsurkunde festgesetzten Zeiträume vollendet, und falls sie die bezüglichen Bahnstrecken nicht binnen der gedachten Fristen mit den erforderlichen Betriebsmitteln der Art ausgestattet haben sollten, dass mit Genehmigung der Commission die Bahn dem allgemeinen Verkehre übergeben werden könne.

Article 63.

Les Concessionnaires seront déchus de leur concession, si les travaux n'ont pas commencé aux époques fixées par les articles 19 et 20 du présent Cahier des charges, et s'ils ne sont pas achevés aux époques prescrites à l'article 3 de l'Acte de concession, ou enfin si la voie n'est pas pourvue dans lesdits délais du matériel roulant nécessaire, de sorte que de l'avis de la Commission le chemin puisse être livré à l'exploitation.

Articolo 64.

La Commissione avrà diritto di fare negli ultimi cinque anni precedenti il termine della concessione una prelevazione dei proventi della strada ferrata per garantigia del ristabilimento in buono stato della medesima e delle sue opere accessorie, nel caso che la Società non corrispondesse a tale suo obbligo.

Artikel 64.

Die Commission ist berechtiget, in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Concessionsdauer einen Abzug an den Einkünften der Bahn zu verfügen, als Gewähr für die Instandsetzung derselben, sowie deren Nebenanlagen in dem Falle, als die Gesellschaft dieser ihr obliegenden Verpflichtung nicht nachkommen sollte.

Article 64.

La Commission aura le droit de déduire et mettre en réserve, pendant les cinq dernières années de la durée de la présente concession, une partie des recettes du chemin, à titre de garantie de mise en bon état de la voie et de ses dépendances, pour le cas où la Société ne remplirait pas l'obligation qui lui est imposée à ce sujet.

Articolo 65.

Scorso il termine stabilito della presente concessione i Governi entreranno subito in possesso dei terreni, opere d'arte, lavori di terra, piano stradale ed armamento della strada non chè sue dipendenze immobili, come stazioni, tettoje da carico e scarico, fabbriche nei

Artikel 65.

Nach Ablauf der gegenwärtigen Concession gehen sämmtliche Grundstücke, Bauwerke, Erdarbeiten, der gesammte Unter- und Oberbau, sowie alles unbewegliche Zubehör, als da sind: Stationen, Auf- und Abladeplätze, Empfangsgebäude, Wacht- und Aufsichtshäuser

Article 65.

A l'expiration du terme fixé par la présente concession, tous les terrains, constructions, terrassements, travaux d'art et de superstructure, ainsi que toutes les dépendances immobilières, telles que: stations, lieux de chargement et de déchargement, bâtiments aux

punti di arrivo e partenza, casette di guardie e sorveglianti, coi loro annessi, macchine fisse ed ogni altro immobile. Gli oggetti mobili, come le locomotive, vagoni, utensili, materiale combustibile, approvisionamenti di ogni sorta verranno consegnati alla Commissione che ne pagherà il prezzo.

Questo o sarà combinato all'amichevole o, volendolo una delle parti, sarà fissato da periti.

mit deren Einrichtungsstücken, stehende Maschinen und alle anderen unbeweglichen Theile, in das Eigenthum der betreffenden Regierungen über.

Die beweglichen Gegenstände, Locomotive, Waggons, Geräthe, Brennstoff- und andere Vorräthe aller Art, werden an die Commission übergeben, welche dieselben, ihrem Werthe gemäss, zu vergüten haben wird. Es wird behufs dessen entweder ein gütliches Uebereinkommen getroffen, oder falls es eine der Parteien verlangt, eine Schätzung durch Sachverständige vorgenommen werden.

points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et surveillants avec leur installation, machines fixes et tous autres immeubles, passeront dans la propriété des États cointéresses.

Les objets mobiliers, tels que locomotives, vagons, ustensiles, combustibles et autres approvisionnements de tout genre, seront remis à la Commission qui en remboursera la valeur: il sera à cet effet pris un arrangement à l'amiable, ou bien l'on procédera, par voie d'expertise, sur la demande d'une des parties.

Articolo 66.

La Società dovrà consegnare la strada e suoi annessi in buon stato. In caso diverso ricaderanno sopra di lei le spese di risarcimento. Nascendo disaccordo in proposito si procederà come all'articolo antecedente. In tal caso le somme da rimborsarsi dai Governi non saranno pagate ai Concessionarj che dopo conosciuta la decisione dei periti e regolate le spese di risarcimento che verranno prelevate su quelle somme.

Artikel 66.

Die Gesellschaft hat die Bahn sammt ihren Nebenanlagen in gutem Stande zu übergeben, widrigenfalls sie die Kosten der Wiederherstellung zu tragen hat.

Sollten sich hierüber Meinungsverschiedenheiten ergeben, so wird dem vorhergehenden Artikel gemäss, verfahren werden. In einem solchen Falle werden die von den Regierungen zu leistenden Vergütungsbeträge nicht früher ausgezahlt werden, als nicht die Entscheidung der Sachverständigen eingeholt, und die Herstellungskosten, welche von besagten Beträgen abzuziehen sind, festgestellt seyn werden.

Article 66.

La Société devra remettre le chemin avec ses dépendances en parfait état. Au cas contraire, ce sera elle qui supportera les frais de réparation.

En cas de désaccord à ce sujet on procéderait conformément à l'article précédent. Dans ce cas, le montant de la bonification due par les Gouvernements ne sera payé que lorsque les experts auront prononcé leur sentence et les frais de réparations éventuels à déduire du montant de la bonification seront fixés par eux.

Articolo 67.

I Concessionarj rimarranno proprietarj delle costruzioni speciali, cioè: forni da calce,

Artikel 67.

Die Concessionäre bleiben Eigenthümer der von der Bahn unabhängigen Unternehmungen,

Article 67.

Les Concessionnaires conserverent la propriété des établissement spéciaux, tels que: fours

fabbriche di macchine ed altri cengegni, docks ecc. che avessero stabilito dietro auterizzazione dei Geverni, fissando espressamente che nen farebbere parte delle dipendenze della strada.

Vienna li 17 Marzo 1856.

G. Zucchini m. p
A. Paulovich m. p.
G. Mantellini m. p.
Duca di Galliera m p.

Ing. Carlo Biagler m. p., testimonio alle firme.
Giovanni Pellegrini m. p., testimonio alle firme.

als da sind: Kalkbrennereien, Fabriken zur Erzeugung ven Maschinen und anderen Werkzeugen, Docks etc., welche sie mit Bewilligung der betreffenden Regierungen und unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass sie nicht zu der Bahnunternehmung gehören, etwa errichtet haben sollten.

Wien den 17. März 1856.

G. Zucchini m. p.
A. Paulovich m. p.
G. Mantellini m. p.
Herzog van Galliera m. p.

Ing. Carl Biagler m. p., als Zeuge.
Giovanni Pellegrini m. p., als Zeuge.

à chaux, fabriques de machines et autres outils, docks etc. qu'ils aurnient établis avec l'assentiment des Gonvernements respectifs et seus la réserve expresse, qu'ils ne font pas partie du chemin de fer.

Vienne le 17 Mars 1856.

Signé: **G. Zucchini** m. p.
A. Paulovich m. p.
J. Mantellini m. p.
Duc de Galliera m. p.

Ing. Charles Biagler m. p., témoin.
Giovanni Pellegrini m. p., témoin.

Text.

Uebereinkommen

betreffend

die Uebernahme,

dann

den Bau und Betrieb

der

lombardisch-venetianischen

Eisenbahnen.

Damit das lombardisch-venetianische Eisenbahnnetz im Interesse des allgemeinen Verkehres sobald als möglich vervollständiget, zugleich aber auch der Betrieb und die Verwaltung der, dem k. k. Aerar gehörigen, einen Bestandtheil jenes Eisenbahnnetzes bildenden Eisenbahnen thunlichst vereinfacht werde, ist zwischen den k. k. Ministern der Finanzen und des Handels einerseits, und den Herren, und zwar:

In Wien

Sr. Durchlauchts **Johann Adolph** Fürsten zu **Schwarzenberg**, Präsidenten der k. k. priv. österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe;

Sr. Excellenz Grafen **Franz Zichy** jun.,

Traduzione.

Convenzione

concernente

l'assunziene,

la costruzione e l'esercizio

delle

ferrovie

nel

Regno Lombardo-Veneto.

Allo scope di complere, nell' interesse del Commercie al più presto pessibile la rete delle Strade ferrate del Regno Lombardo-Veneto e di semplificare pessibilmente l' esercizio e l' amministrazione delle Strade di ferro, appartenenti all' I. R. Erario e formanti parte della rete medesima venne conchiusa, fra gli II. RR. Ministri delle Finanze e del Cemmercie da una parte ed i Signeri:

In Vienna

Sua Altezza il Principe **Giovanni Adolfo** di **Schwarzenberg**, Presidente dell' I. R. pr. Società austr. di credito per il Commercio e l' Industria;

Sua Eccellenza il Conte **Francesco**

Traduction.

Convention

concernant

la cession, l'exécution et l'exploitation

des

chemins de fer

Lombardo-Vénitiens.

Peur assurer dans l'intérêt général le prempt achèvement du réseau des chemins de fer Lombardo-Vénitiens et pour simplifier autant que possible l'exploitation et l'administration des chemins de fer appartenants à ce réseau et qui sont la propriété de l'État, il a été convenu ce qui suit, entre les Ministres I. R. des Finances et des Travaux publics d'une part et entre:

à Vienne

Son altesse le Prince **Jean Adolphe** de **Schwarzenberg**, Président représentant la Société I. R. pr. de Crédit pour le Commerce et l'Industrie à Vienne;

Son Excellence le Comte **François**

Vice-Präsidenten der k. k. priv. österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe;

Freiherrn A. S. v. Rothschild, Vice-Präsidenten der k. k. priv. österr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe;

Dem Wechselhause S. M. v. Rothschild;

in Italien

Herzog Raphael von Galliera in Bologna;

Herzog Lodovico von Melzi in Mailand;

Grafen Joseph von Archinto in Mailand, letzterer vertreten durch Herrn Sebastian Mondolfo et Ch. F. Brot;

Peter Bastogi in Livorno;

in Frankreich

Gebrüder Rothschild in Paris, vertreten durch das Wechselhaus S. M. v. Rothschild in Wien;

E. Blount et Comp. in Paris;

Paulin Talabot in Paris;

in England

N. M. von Rothschild und Söhne in London, vertreten durch das Wechselhaus S. M. v. Rothschild in Wien;

Samuel Laing in London;

Mathew Uzielli in London, vertreten durch S. Laing;

andererseits, unter Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung Seiner k. k. Apostolischen Majestät, nachfolgendes Uebereinkommen abgeschlossen worden:

§. 1.

Das k. k. Aerar überlässt den genannten Herren die k. k. lombardisch - venetianischen Staatseisenbahnen — mit allei-

Zichy (minore), Vice-Presidente dell' I. R. pr. Società austr. di credito per il Commercio e l'Industria;

Il Barone A. S. di Rothschild, Vice-Presidente dell' I. R. pr. Società austr. di credito per il Commercio e l' Industria;

La Casa bancaria S. M. di Rothschild;

in Italia

Il Duca Raffaele di Galliera in Bologna;

Il Duca Lodovico Melzi in Milano;

Sua Eccellenza il Conte Giuseppe Archinto in Milano, l'ultimo rappresentato dai Signori Sebastiano Mondolfo e C. F. Brot;

Pietro Bastogi in Livorno;

in Francia

Fratelli Rothschild in Parigi, rappresentati dalla Casa bancaria S. M. di Rothschild in Vienna;

E. Blount e Comp. in Parigi;

Paolin Talabot in Parigi;

in Inghilterra

N. M. di Rothschild e figli in Londra, rappresentati dalla Casa bancaria S. M. di Rothschild in Vienna;

Samuele Laing in Londra;

Matteo Uzielli in Londra, rappresentato dal Signor S. Laing;

d' altra parte, sotto riserva della Sovrana approvazione di Sua Maestà I. R. Apostolica, la seguente convenzione:

Articolo 1.

L' I. R. Erario cede ai detti Signori le II. RR. Strade ferrate dello Stato situate nel Regno Lombardo-Veneto con tutte le

Zichy le jeune, Vice-Président représentant la Société I. R. pr. de Crédit pour le Commerce et l'Industrie à Vienne;

Le Baron A. S. de Rothschild, Vice-Président représentant la Société I. R. pr. de Crédit pour le Commerce et l' Industrie à Vienne;

La maison de banque S. M. de Rothschild;

en Italie

Le Duc Raphaël de Galliera à Bologne;

Le Duc Louis de Melzi à Milan;

Son Excellence le Comte Joseph Archinto à Milan, représenté par Messieurs Sébastien Mondolfo et Ch. F. Brot;

Pierre Bastogi de Livourne;

en France

De Rothschild frères à Paris, représentés par la maison de banque S. M. de Rothschild à Vienne;

E. Blount et Comp. à Paris;

Paulin Talabot à Paris;

en Angleterre

N. M. de Rothschild et fils à Londres, représentés par la maison de banque S. M. de Rothschild à Vienne;

Samuel Laing à Londres;

Mathieu Uzielli à Londres, représenté par S. Laing;

d'autre part, sous réserve de la sanction suprême de Sa Majesté I. R. Apostolique:

Article 1.

Le Gouvernement cède aux personnes ci-dessus dénommées pour un délai de 90 ans les chemins de fer de l'État, situés

niger Ausnahme der Strecke von Verona bis zur Gränze von Südtirol — sammt allen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen, zum Betriebe und zur Benützung für die Dauer von neunzig Jahren.

§. 2.

Mit dem Rechte zum Betriebe und zur Benützung der k. k. lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen gehen auch alle, dem Aerar gegen dritte Personen zustehenden Rechte und obliegenden Pflichten an die Eingangs genannten Herren, über, in soferne diese Rechte und Verbindlichkeiten mit dem Betriebe und der Benützung der Staatseisenbahnen verknüpft sind, sich auf Grund und Boden beziehen, oder in der Erhaltung oder Herstellung von Brücken, Wegen u dgl. bestehen

§. 3.

Zu den von den Eingangs genannten Herren übernommenen Verbindlichkeiten gehören aber auch solche, die in Leistungen an die Besitzer der expropriirten, oder von den Eisenbahnen durchschnittenen Gründe bestehen, und die nicht schon vor der Allerhöchsten Genehmigung dieses Uebereinkommens zu erfüllen waren, da das Aerar überhaupt alle, wie immer Namen habenden Leistungen, welche vor dem Tage der Allerhöchsten Genehmigung des Uebereinkommens fällig geworden sind, zu erfüllen sich verpflichtet.

loro pertinenze, sì mobili che immobili, eccettuandone soltanto quel tronco che partendo da Verona s'inoltra verso il Tirole meridionale, onde abbiano ad esercitarle ed usufruttarle per la durata di 90 anni.

Articolo 2.

Col diritto all'esercizio ed usufrutto delle II. RR. Strade ferrate Lombardo-Venete vengono pure ceduti ai surripetuti Signori, tutti i diritti ed obblighi dell'Erario verso terze persone, in quanto codesti diritti ed obblighi sieno inerenti all'esercizio ed usufrutto delle dette strade, o connessi al terreno sul quale sono situate, oppure consistano finalmente nell'obbligo di manutenzione o costruzione di ponti, strade e consimili.

Articolo 3.

Fra gli obblighi assunti dai detti Signori, sono pure compresi quelli che consistono in prestazioni verso i possessori dei fondi espropriati od intersecati da quelle Strade ferrate, la cui scadenza non sia anteriore alla Sovrana approvazione della Convenzione presente: stantechè l'Erario si dichiara tenuto a soddisfare agli obblighi di qualsiasi natura, scadenti fino al giorno della Sovrana Sanzione del presente Contratto.

dans le Royaume Lombardo-Vénitien, avec toutes leurs dépendances mobilières et immobilières.

L'embranchement, qui de Vérone se dirige vers le Tyrol méridional est seul excepté de cette cession.

Article 2.

Le Gouvernement concède en même temps le droit d'exploiter lesdits chemins de fer pendant la durée de la Concession et transmet tous les droits et charges y relatifs qui dérivent de l'exploitation de ces lignes, qui se rapportent au sol sur lequel elles sont établies ou à l'entretien et réparation des ponts, chemins etc.

Article 3.

Les Concessionnaires sont également tenus de toutes les charges spéciales résultant des engagemens pris envers les propriétaires des terrains expropriés ou divisés et dont l'échéance ne serait pas antérieure à la présente Convention. L'État reste tenu de toutes les réclamations relatives à l'établissement des lignes et dont la cause serait antérieure à l'approbation de la présente Convention.

§. 4.

In soferne von den k. k. lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen irgend eine Strecke wie namentlich jene von Coccagiio nach Bergamo, im Baue begriffen, und die Bauführung an bestimmte Unternehmer vertragsmässig überlassen worden ist, so treten die Eingangs genannten Herren vom Tage der Allerhöchsten Genehmigung dieses Uebereinkommens gleichfalls in alle, gegen diese Unternehmer zustehenden Rechte und obliegende Verbindlichkeiten, und es werden den Eingangs genannten Herren beglaubigte Abschriften der bezüglichen Contracte, und für den eintretenden Fall der Nothwendigkeit auch die Originalien gegen Empfangsschein und seinerzeitige Zurückstellung überlassen.

Articolo 4.

Circa i tronchi delle II. RR. Strade ferrate Lombardo-Venete che trovansi attualmente in progresso di costruzione affidata mediante contratti regolari a determinati imprenditori, a modo di quello in fra Coccagiio e Bergamo, viene pattuito, che i surripetuti Signori subentreranno coi giorno della Sovrana approvazione di codesta Convenzione in tutti i diritti ed obblighi derivanti per lo Stato dai surriferiti contratti.

A quest'effetto verranno ai suddetti Signori consegnate delle copie autentiche dei rispettivi contratti e, occorrendo, gli originali stessi, contro ricevuta e promessa di restituzione ulteriore.

Article 4.

En ce qui concerne la ligne de Bergamo à Coccaglio, comme pour les autres lignes en construction, les droits et les charges relevants des contrats de toute espèce concernant l'exécution de ces lignes sont transmis aux Concessionnaires à partir du jour de la suprême sanction de la présente Convention.

A cet effet il leur sera délivré une copie légalisée des contrats, ou, au besoin, et contre promesse de restitution, les originaux mêmes.

§. 5.

Ebenso werden den Eingangs genannten Herren alle auf den Bau der das lombardisch-venetianische Eisenbahnnetz bildenden Eisenbahnen Bezug nehmenden Vorarbeiten und Verhandlungsacten der Behörden zur Benützung übergeben; sie müssen jedoch genau bezeichnet, als empfangen bescheiniget, und nach erfolgter Benützung wieder zurückgestellt werden.

Articolo 5.

Si metteranno eziandio a disposizione dei detti Signori tutti gli studi preliminari, concernenti la rete delle Strade ferrate Lombardo-Venete, nonchè ogni altro documento relativo esistente presso le autorità, tosto che ne sarà fatto l'inventario, contro regolare ricevuta e promessa di restituzione dopo l'uso occorrente.

Article 5.

Tous les actes, travaux préparatoires, projets et autres pièces de toute espèce concernant les lignes comprises dans la présente concession seront délivrés aux Concessionnaires sur inventaire et contre reçu et promesse de restitution.

§. 6.

Die Uebergabe der Eisenbahnen und ihrer Zugehörungen wird längstens binnen einem

Articolo 6.

La consegna delle Strade ferrate e delle loro pertinenze avrà principio non più tardi di

Article 6.

La remise des chemins de fer susdits et de leurs dépendances commencera dans le délai d'un

Monate nach erfolgter Allerhöchster Genehmigung des Uebereinkommens beginnen, und ununterbrochen so schnell als thunlich fortgesetzt werden. Zum Behufe der Uebergabe und Uebernahme wird ein genaues Inventar verfasst und in zweifacher Ausfertigung von den Bestellten des Uebergebers und der Uebernehmer unterzeichnet

§. 7.

Längstens mit dem Schlusse des Jahres 1856 ist die Uebergabe der Eisenbahnen als vollendet zu betrachten, wornach die Eingangs genannten Herren spätestens am 1. Jänner 1857 in den Besitz der Eisenbahnen und ihrer Zugehörungen treten und deren Verwaltung selbst übernehmen.

§. 8.

Das Aerar ist bloss verpflichtet, die Eisenbahnen und ihre Zugehörungen in dem Zustande zu übergeben, in welchem sie sich eben zur Zeit der Uebergabe befinden; es haftet daher für keinen wie immer gearteten Schaden oder Abgang. Jedoch wird die Staatsverwaltung allfällige Abgänge, welche nach erfolgter Inventirung bis zur Uebergabe vorkommen sollten, von ihren ersatzpflichtigen Beamten oder Dienern, in so lange dieselben nicht schon aus dem Staatsdienste getreten sind, im administrativen Wege hereinzubringen suchen.

un mese dopo ottenuta la Sovrana Sanzione di questa Convenzione e verrà condotta a termine nel più brevo lasso di tempo possibile, senza interrazione alcuna.

All'effetto della consegna ed assunzione verrà compilato un dettagliato ed esatto inventario, steso in doppio esemplare, in concorso di chi rappresenterà il consegnante e gli assuntori.

Articolo 7.

La consegna, di cui sopra, sarà compiuta o considerata come tale, non più tardi della fine dell'anno 1856; epperò col 1° Gennajo dell'anno 1857 i surriferiti Signori avranno ad entrare nel pieno possesso delle Strade ferrate Lombardo-Venete e delle loro pertinenze e ad assumerne essi medesimi l'amministrazione.

Articolo 8.

All' Erario incombe unicamente l'obbligo di consegnare le Strade ferrate e loro pertinenze in quello stato in cui esse saranno per trovarsi al tempo della consegna, e quindi esso non guarentisce alcun danno od ammanco.

Nondimeno l'Amministrazione dello Stato si presterà a fare risarcire dagl' impiegati od inservienti risponsabili in via amministrativa, quello sottrazioni ch' emergessero all' atto della presa di possesso in confronto dell' inventario, e che fossero ad essi imputabili, semprechè codesti impiegati non avessero a quell' epoca abbandonato il servigio dello Stato.

mois au plus après la sanction suprême de la présente Convention et sera continuée sans interruption et délai. Elle s'opérera au moyen d'un inventaire détaillé et régulier, qui sera fait en double expédition par un délégué de l'État et par un représentant des Concessionnaires.

Article 7.

Cette remise devra être complétée au plus-tard pour le 31 décembre 1856 en sorte que la prise de possession des chemins de fer et de leurs dépendances par les Concessionnaires ait lieu au plus-tard le 1er janvier 1857.

Article 8.

Le Gouvernement ne s'oblige à livrer les chemins de fer que dans l'état où ils se trouvent et ne répond en conséquence d'aucun dommage ni défaut; il s'oblige toutefois à intervenir pour faire dédommager les Concessionnaires par voie administrative du défaut qui pourrait exister par le fait de ses employés au moment de la prise de possession par la Compagnie.

§. 9.

Die Staatsverwaltung wird die Eisenbahnen noch vor dem, im §. 7 festgesetzten Uebergabstermine, für Rechnung der Eingangs genannten Herren verwalten. Diese Verwaltung beginnt, wenn die Allerhöchste Genehmigung des Uebereinkommens noch vor dem fünfzehnten Monatstage herablangt, vom ersten Tage des nächsten, sonst aber vom ersten Tage des zweiten darauf folgenden Monates, und endet mit Schlusse des Jahres 1856, woferne die Eingangs genannten Herren nicht selbst noch vor dem, im §. 7 angegebenen Termine die Verwaltung übernehmen.

Articolo 9.

L'Amministrazione dello Stato eserciterà le Strade ferrate per conto dei sopranominati Signori anche prima del termine indicato dall'articolo 7.

Ove la Sovrana Sanzione della presente Convenzione venisse abbassata entro la prima metà di un mese, l'amministrazione per conto dei Concessionarj avrà principio col primo giorno del mese successivo: o quando giungesse entro la seconda metà, la gestione per conto dei Concessionarj comincerà soltanto col primo giorno del secondo mese successivo.

In entrambi i casi avrà termine col finire dell'anno 1856, a meno che i suddetti Signori assumessero l'amministrazione prima dell'Epoca additata all'articolo 7.

Article 9.

A partir du 1. du mois qui suivra l'approbation de la présente Convention et jusqu'à la prise de possession, l'État restera chargé de l'administration pour le compte des Concessionnaires et il leur tiendra compte des produits nets de l'exploitation pendant cette période. Si la ratification avait lieu dans la deuxième quinzaine d'un mois, l'entrée en jouissance de la Compagnie serait renvoyée jusqu'au 1. du mois suivant.

En tous cas l'administration de l'État pour le compte des Concessionnaires devra se terminer à la fin de l'année 1856, à moins que la Société n'ait pris l'administration avant l'époque indiquée dans l'article 7

§. 10.

Ueber die, durch die Organe des Aerars besorgte Verwaltung wird Rechnung gelegt und es werden die gewonnenen reinen Erträgnisse an diese Eingangs genannten Herren abgeführt werden, soferne ihnen solche nach der Bestimmung des §. 17 gebühren.

Articolo 10

Intorno alla gestione tenuta dagli agenti dell'Erario per la Società, si renderà conto esatto, e verranno alla medesima consegnati i ricavi in quanto questi le fossero dovuti a tenore dell'articolo 17.

Article 10.

Il sera rendu compte aux Concessionnaires de l'administration gérée pour leur compte, et les produits nets qui en résulteront leur seront remis, pourvu qu'ils aient satisfait à la condition imposée par l'article 17.

§. 11.

Während der, durch die Organe des Aerars besorgten Verwaltung dürfen, ohne schriftliche Zustimmung der Eingangs genannten Herren, oder des von ihnen namhaft gemachten Bestellten, keine anderen, als nur

Articolo 11.

Nel corso della gestione degli agenti dello Stato per conto dei Concessionarj, non potrà farsi spesa alcuna che non fosse indispensabile per mantenere non interrotto l'esercizio, o che non derivasse dagli obblighi as-

Article 11.

Pendant la gestion par l'État pour le compte de la Compagnie, il ne pourra être fait sans l'assentiment écrit des Concessionnaires d'autres dépenses que celles qui sont indispensables pour maintenir les chemins de

solche Auslagen gemacht worden, welche zum ununterbrochenen Betriebe der Eisenbahnen unerlässlich nothwendig sind, oder in solchen Verpflichtungen beruhen, deren Erfüllung ihnen im Sinne der §§. 2 bis 4 obliegt.

sunti a tenore degli articoli 2 a 4 se non dopo riportato un consenso in iscritto per parte dei Concessionarj oppure del loro rappresentante.

fer en état d'exploitation et pour les objets prévus aux articles 2 à 4.

§. 12.

Für die überlassenen lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen wird ein Betrag von hundert Millionen L. a festgesetzt, welcher, nach der Wahl des Aerars, entweder in klingender österreichischer Silber- oder in österreichischer Goldmünze zu erlegen seyn wird. In dem Falle aber, als der Werth des Goldes zum Silber an dem jeweiligen Zahlengstage das Verhältniss von fünfzehn ein halb zu Eins übersteigen sollte, sind die Eingangs genannten Herren berechtiget, den Differenzbetrag von der Summe abzuziehen, deren Zahlung in Gold verlangt wird; wogegen aber in dem Falle, als der Werth des Goldes zu jenem des Silbers unter das oben bemerkte Verhältniss sinken würde, das Aerar berechtiget wäre, die Zahlung in dem, um die Differenz erhöhten Betrage zu verlangen.

Articolo 12.

Il corrispettivo per la cessione delle II. RR. Strade ferrate Lombardo-Venete è fissato in cento (100) Milioni di Lire austriache, da versarsi, a scelta dell'Erario, in moneta effettiva austriaca e d'oro o d'argento.

Laddove peraltro all'epoca della scadenza il valore dell'oro eccedesse relativamente a quello dell'argento la proporzione di quindici e mezzo ad uno, sarà in facoltà dei Concessionarj di diffalcare dalla somma da sborsarsi in oro, l'importo corrispondente a queste differenza. In caso contrario, ove cioè il valore dell'oro scendesse al disotto della sopranominata proporzione, l'Erario avrà il diritto ad un compenso corrispondente alle differenze.

Article 12.

Le prix de la concession qui fait l'objet de la présente Convention est fixé à cent (100) Millions de L. A. payables, au choix du Gouvernement, en monnaie effective autrichienne d'or ou d'argent.

Toutefois dans le cas où la valeur de l'or dépasserait à l'échéance quinze fois et demie celle de l'argent, la Compagnie aura le droit de défalquer la prime, et réciproquement, si la valeur de l'argent était supérieure à $^{2}/_{31}$ de celle de l'or il sera tenu compte au Gouvernement de la différence.

§. 13.

Die Bezahlung der in §. 12 stipulirten L. a. 100,000,000 hat in der Art zu geschehen, dass ein Betrag von zwanzig Millionen L. a. binnen drei Monaten nach erfolgter Allerhöchster

Articolo 13.

Il versamento dei cento (100) Milioni di L. A. stipulati all'articolo precedente si farà nei termini stabiliti come segue:

Venti (20) Milioni di L. A. si pagheranno entro mesi tre dalla

Article 13.

Le paiement des cent Millions de L. A. stipulé à l'article précédent aura lieu ainsi qu'il suit:

Vingt (20) Millions de Livres seront payables dans un délai

Genehmigung des Uebereinkommens erlegt wird. Die Zahlung von fünfzig Millionen L. a. ist in fünf Jahresraten zu zehn Millionen zu leisten. Die erste dieser Raten verfällt ein Jahr nach dem Verfallstage der eben erwähnten L. 20,000,000; und jede weitere Jahresrate nach dem Verfallstage der vorausgehenden.

Sovrana Sanzione del presente Contratto.

Cinquanta (50) Milioni verranno sborsati in cinque rate annuali di dieci (10) Milioni ciascuna. — La prima di queste rate avrà scadenza un anno dopo quella dei venti (20) Milioni; le altre successivamente un anno dopo scaduta l'anteriore.

de trois mois, après la sanction suprême de la présente Convention.

Cinquante (50) Millions de Livres seront payables en cinq échéances annuelles de dix (10) Millions chacune.

La première de ces échéances sera payée un an après l'époque stipulée pour l'échéance du premier paiement de vingt Millions et chacune des autres successivement un an après l'échéance précédente.

§. 14.

Die noch übrigen dreissig Millionen L. a. sind aus der Hälfte des reinen Erträgnisses der sämmtlichen, den Eingangs genannten Herren überlassenen, sowie der im §. 20 Ihnen concessionirten Eisenbahnen — soferne dieses Erträgniss sieben Percente des Bau- und Anlage-Capitals (§§. 33 und 34) übersteigt — allmälig zu erlegen, und es muss die Hälfte des erwähnten, sieben Percente übersteigenden Erträgnisses längstens binnen dreissig Tagen nach Feststellung der Jahresbilanz berichtiget werden.

Articolo 14.

I trenta (30) Milioni residui verranno successivamente pagati con metà dei redditi netti annui delle Strade ferrate cedute ai sopranominati Signori, nonchè di quelle concesse all'articolo 20, in quanto i redditi stessi siano per sorpassare il sette (7) per cento del capitale erogato per la costruzione ed attivazione di queste strade (art. 33 e 34).

Il versamento di tali somme dovrà effettuarsi al più tardi entro trenta giorni dopo sanzionato il bilancio annuo.

Article 14.

Les trente (30) Millions de L A restants seront réalisés par un prélèvement de moitié sur les produits nets des chemins de fer cédés (art. 1) ou concédés (art. 20) excédant 7 0/0 du capital dépensé pour l'exécution et la mise en exploitation de ces lignes (art. 33 et 34). La moitié des produits nets à laquelle le Gouvernement aura droit, doit lui être payée chaque année dans le mois qui suivra l'approbation du bilan annuel.

§. 15.

Wenn die Eingangs genannten Herren vor oder bei Erlag der fünften Jahresrate sich bereit erklären, die im § 14 stipulirte Zahlung von 30 Millionen in Raten zu zehn Millionen a. L. mit Ablauf jedes der beiden folgenden Jahre, ohne Rücksicht auf das reine Erträg-

Articolo 15.

Se prima od all'atto del versamento della quinta delle scadenze annue, di dieci Milioni, i sovranominati Signori dichiareranno di voler pagare i trenta (30) Milioni, di cui all'articolo precedente, in rate annue di dieci (10) Milioni, scadenti ciascuna rispettivamente nel due

Article 15.

Les Concessionnaires auront jusqu'à l'époque de l'échéance du cinquième versement annuel la faculté de s'affranchir du prélèvement stipulé à l'article précédent au moyen de deux versements de dix (10) Millions chacun à opérer à échéance fixe à la fin de chacune des années

niss der sämmtlichen Eisenbahnen, bezahlen zu wollen, so werden sie von der Zahlung der letzten zehn Millionen L. a. enthoben.

§. 16.

Von dem im §. 12 stipulirten Betrage von L. a. 100,000,000 sind, wenn die in den §§ 13, 14 und 15 festgesetzten Zahlungstermine pünctlich zugehalten werden, keine Zinsen zu entrichten, wogegen in dem Falle, als die Zahlung in der bestimmten Frist nicht geleistet wird, sechspercentige, vom Tage der abgelaufenen Frist zu berechnende Zinsen vergütet werden müssen.

§. 17.

Die Eingangs genannten Herren haben auf das Erträgniss der Bahnen, deren Verwaltung nach §. 9 auf ihre Rechnung besorgt wird, erst dann einen Anspruch, nachdem die ersten zwanzig Millionen mit den etwa aufgelaufenen Verzugszinsen vollständig bezahlt sind.

§. 18.

Die Eingangs genannten Herren verpflichten sich, denjenigen Staatsbeamten und Dienern, welche sie nicht in ihrem Dienste behalten wollen, binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahnen zu kündigen, und ihnen noch durch sechs Monate nach erfolgter Kündi-

anni successivi, qualunque abbia ad essere l'ammontare degli utili a percepirsi per parte dei Concessionarj nello due annate corrispondenti, eglino saranno disobbligati dal pagamento dell'ultima rata di dieci (10) Milioni.

Articolo 16.

Sopra i cento (100) Milioni stipulati all' articolo 12, non verranno pagati interessi, purchè i versamenti avvengano alle scadenze determinate dagli articoli 13, 14 e 15; per lo contrario, in caso di ritardo di uno qualsiasi dei versamenti, dovranno essere sborsati, in uno col capitale, gli interessi al sei (6) per cento, decorribili dal giorno della rispettiva scadenza.

Articolo 17.

I detti Signori avranno dirittò a percepire gli utili netti risultanti dall' esercizio, condotto per conto loro, a sensi dell' articolo 9, dopochè saranno stati versati i primi venti (20) Milioni, in uno cogli eventuali interessi di mora.

Articolo 18.

I sullodati Signori si obbligano a licenziare entro sei mesi, decorribili dal giorno della presa di possesso delle strade di ferro, quelli fra gli impiegati od inservienti assunti dallo Stato, che i Concessionarj non vorranno ritenere al proprio servizio, e di corrispondere loro

suivantes, quelque soit d'ailleurs le produit net des chemins de fer.

Article 16.

Le paiement des cent (100) Millions de L. A. stipulé à l'article 12, aura lieu sans intérêts, pourvu qu'il soit effectué aux échéances déterminées ci-dessus (art. 13, 14 et 15). En cas de retard, la Compagnie aura à bonifier l'intérêt au six pour cent, à dater du jour de l'échéance.

Article 17.

Les Concessionnaires n'auront droit aux produits des chemins de fer qu'à partir de l'époque où aura été réalisé le versement de la somme de vingt (20) Millions de L. A , avec intérêts, s'il y a lieu, prescrits par l'article 16.

Article 18.

La Compagnie sera tenue d'allouer à titre d'indemnité aux employés actuellement chargés par l'État du service des chemins de fer concédés et qu'elle jugerait nécessaire de congédier dans les six mois qui suivront la prise de possession, six mois de leur trai-

gung ihre normalmässigen Bezüge zu leisten. Für den Fall aber, dass solche Beamte binnen der Kündigungsfrist dienstunfähig würden, können sie keinen Ruhegenuss ansprechen, und es müssen auch die Pensionen oder Provisionen der Wittwen und Kinder vom Aerar übernommen werden.

§. 19.

Die Eingangs genannten Herren sind verpflichtet, die ihnen im §. 1 überlassenen schon im Betriebe stehenden Eisenbahnen zu vervollständigen, und die noch nicht ausgebauten Strecken binnen den im §. 21 festgesetzten Zeiträumen zu bauen und dem allgemeinen Verkehre zu übergeben.

Zu diesen Strecken gehören:

a) jene von Coccaglio über Bergamo nach Monza, mit der Zweigbahn nach Lecco;
b) jene von Casarsa über Udine, Cormons nach Nabresina zum Anschlusse an die südliche Staatseisenbahn, und
c) jene von S. Antonio di Mantova bis zum linken Pò-Ufer bei Borgoforte.

§. 20.

Ausser den, im §. 19 bezeichneten Strecken verpflichten sich die genannten Herren zur Anlage und zum Ausbaue von Eisenbahnen, und zwar in der Richtung:

lo competenze di norma per il semestre successivo alla fatta intimazione. Nel caso per altro, che durante il termine sopraccennato alcuno dei detti impiegati divenisse inetto al servizio, non potrà esigere una pensione per parte dei Concessionarj, assumendo, per patto espresso, l'Erario le pensioni e provvigioni loro, delle loro vedove e dei figli.

Articolo 19.

Ai sullodati Signori incombe l'obbligo di completare le ferrovie in esercizio che furono loro cedute a tenore dell' articolo 1°, nonchè di costruire ed attivare i tronchi nuovi, entro il tempo stabilito dall' art. 21.

Tali tronchi sono:

a) quello da Coccaglio per Bergamo a Monza, colla diramazione per Lecco;
b) quello che da Casarsa va a raggiungere per Udine, Cormons presso Nabresina, la strada di ferro meridionale dello Stato;
c) quello che da Sant'Antonio di Mantova dovrà prolungarsi sino alla sponda sinistra del Po presso Borgoforte.

Articolo 20.

Oltre ai tronchi indicati dall'articolo 19, i sovradetti Signori assumono l'obbligo di costruire ed attivare le seguenti Strade di ferro:

tement actuel. Les pensions ou indemnités auxquelles les employés ou leurs familles acquerraient des droits pendant cette période, seront à la charge du Gouvernement.

Article 19.

Les Concessionnaires seront tenus d'achever les lignes qui leur sont cédées en vertu de l'article 1er; ils seront tenus en outre d'exécuter et mettre en exploitation, dans les délais portés par l'article 21, les lignes nécessaires pour compléter le réseau qui leur est cédé, savoir:

a) De Coccaglio à Monza par Bergamo, avec embranchement sur Lecco;
b) de Casarsa à Nabresina par Udine, Cormons, pour se souder aux chemins de fer du sud de l'État;
c) de Saint-Antoine, près de Mantoue, jusqu'à la rive gauche du Po, en face de Borgoforte.

Article 20.

Les Concessionnaires s'obligent en outre à exécuter et mettre en exploitation les lignes suivantes:

a) von Mailand über Lodi bis Piacenza zum Anschlusse an die italienische Centralbahn, mit einer Ausästung von Melegnano nach Pavia zum Anschlusse an die sardinische Bahn von Genua;

b) von Mailand nach Buffalora bis an die sardinische Gränze zum Anschlusse an die sardinische Bahn nach Turin mit der Ausästung nach Sesto Calende zum Anschlusse an die Schifffahrt auf dem Lago maggiore.

§. 21.

Von den, in den §§ 19 und 20 bezeichneten Strecken muss jene von Coccaglio über Bergamo nach Monza binnen zwei, jene nach Lecco binnen d r e i und ebenso jene von Casarsa nach Nabresina binnen d r e i Jahren vollendet seyn, und dem Betriebe übergeben werden. Für den Bau der Linien von Mailand nach Piacenza und Pavia, so wie jene von Mailand nach Buffalora und nach Sesto Calende wird ein Zeitraum von f ü n f Jahren gewährt.

In Betreff der Fortsetzung der jetzt im Betriebe stehenden Bahnstrecke von Mailand nach Treviglio sind die Eingangs erwähnten Herren verpflichtet, der Staatsverwaltung im Laufe des Jahres 1857 ihre Anträge über die weitere Benützung derselben vorzulegen, ohne vorerst deren Ausbau unternehmen zu müssen.

a) da Milano per Lodi sino a Piacenza, onde congiungersi colla strada ferrata dell' Italia centrale, con una diramazione da Melegnano ai confine presso Pavia, per rannodarsi alla strada ferrata Sarda per Genova;

b) da Milano al confine Sardo presso Buffalora, onde congiungersi colla strada ferrata Sarda per Torino, con una diramazione per Sesto Calende, in corrispondenza colla navigazione sul Lago Maggiore

Articolo 21.

I tronchi di strada ferrata indicati agli articoli 19 e 20 dovranno essere compiuti ed attivati, rispettivamente: quello da Coccaglio per Bergamo a Monza entro due anni; la diramazione per Lecco entro anni tre; il tronco tra Casarsa e Nabresina parimenti in tre anni. Per l' attivazione delle strade ferrate da Milano per Piacenza, Pavia, Buffalora e Sesto Calende è concesso un termine di cinque anni.

I prelodati Signori non hanno obbligo di prolungare la via di ferro di già attivata da Milano per Treviglio, circa la cui ulteriore destinazione verrà statuito dal Governo, dietro proposta da presentarsi per parte dei Concessionarj nel corso dell' anno 1857.

a) De Milan à Piacenza par Lodi, avec un embranchement de Melegnano sur Pavie, pour se relier au chemin de fer Sarde pour Gênes;

b) de Milan à Buffalora jusqu'à la frontière Sarde, pour se souder au chemin de fer Piémontais pour Turin, avec un embranchement dirigé d'un point de cette dernière ligne sur Sesto Calende en correspondance avec la navigation sur le lac Majeur.

Article 21.

Les lignes désignées aux articles 19 et 20 devront être exécutées dans les délais suivants:

a) Celle de Coccaglio par Bergamo à Monza en deux ans;

b) l'embranchement de Lecco et la ligne de Casarsa à Nabresina en trois ans;

c) la ligne de Milan à Piacenza et à Pavie, celle de Milan à Sesto Calende et Buffalora, en cinq ans.

Les Concessionnaires sont dispensés d'achever la ligne de Milan à Tréviglio, sur la destination de laquelle il sera ultérieurement statué en suite de la proposition que les Concessionnaires seront tenus de faire dans le courant de l'année 1857.

§. 22.

Wegen des Anschlusses an die sardinische Bahn bei Buffalora und bei Pavia haben die genannten Herren sich den, zwischen der k. k. österreichischen und k. sardinischen Regierung vereinbarten Bestimmungen zu fügen. Uebrigens wird die Anlegung Eines Geleises auf der Brücke bei Buffalora — so weit die Bahn innerhalb der österreichischen Gränze zu bauen ist — gestattet, sowie die Verwendung zugesichert, damit auch die k. sardinische Regierung eine gleiche Erleichterung gewähre.

Articolo 22.

Riguardo alle congiunzioni colle Strade ferrate Sarde a Pavia e Buffalora, i Concessionarj si sottoporranno alle stipulazioni dei rispettivi Governi.

Si accorda fin d'ora ai Concessionarj di disporre un binario da Strada ferrata sulla parte del ponte sul Ticino presso Buffalora, che giace sul territorio austriaco, promettendo il Governo austriaco d'interporsi presso il R. Governo Sardo affine d'ottenerne per la rimanente parte del ponte l'eguale agevolezza.

Article 22.

Les conditions de la jonction des chemins de fer L.-V. avec le réseau Sarde près Buffalora et près Pavie, réglées par les deux Gouvernements intéressés, seront obligatoires pour la Compagnie.

La Compagnie est autorisée à poser une voie pour le service du chemin de fer sur la partie du pont sur le Tessin, près de Buffalora, qui appartient au territoire Lombard, et le Gouvernement autrichien s'engage en outre à faire auprès du R. Gouvernement Sarde les démarches nécessaires pour obtenir la même concession pour la partie du pont qui dépend de son territoire.

§. 23.

Was die Brücke bei Piacenza über den Pò anbelangt, so muss diese von Stein oder Eisen erbaut, und das hierauf bezügliche Bauproject binnen einem Jahre der Staatsverwaltung zur Genehmigung vorgelegt werden. Von den zur Erbauung dieser Brücke aufgewendeten Kosten, soweit dieselben nicht die Legung des Eisenbahngeleises betreffen, wird das Aerar, nach Mass des fortschreitenden Baues, von drei zu drei Monaten die jedesmal entfallende Hälfte den Eingangs genannten Herren vergüten.

Articolo 23.

Il ponte sul Po presso Piacenza dovrà costruirsi in opera muraria, ferro battuto o ghisa, ed il relativo progetto sarà da inoltrarsi entro un anno all'Amministrazione dello Stato onde riportarne l'approvazione.

Metà delle spese di costruzione, ad eccezione di quelle dipendenti dal collocamento del binario da Strada ferrata, staranno a carico dell'Erario, che dovrà rimborsarle ai prelodati Signori a misura del progresso della costruzione, in rate trimestrali.

Article 23.

Le pont sur le Pò, près de Plaisance, sera construit en maçonnerie, en fer et en fonte. Le projet en sera soumis au Gouvernement dans le courant de la première année de la concession. La moitié des frais de construction de ce pont, non compris les frais de l'établissement de la voie du chemin de fer, sera remboursée aux Concessionnaires à mesure de l'exécution et par trimestre.

§. 24.

Die in dem § 21 festgesetzten Fristen sind vom 1. Jänner 1857 zu berechnen.

Articolo 24.

I termini stabiliti all'articolo 21 decorrono dal 1.° gennaio 1857.

Article 24

Les délais fixés par l'art. 21 courront à partir du 1er janvier 1857.

§. 25.

Da die Grundfläche, welche zur Herstellung des Bahnhofes bei Bergamo und zum Baue der Eisenbahn zwischen Coccaglio, Bergamo und Monza und der dazu gehörigen Gebäude erforderlich seyn wird, von der Provinz und von der Stadt Bergamo dem Aerar unentgeltlich abgetreten werden will, so werden die hieraus erwachsenden Rechte den Eingangs genannten Herren überlassen; und die Staatsverwaltung verpflichtet sich, ihre Vermittlung eintreten zu lassen, wenn wegen der unentgeltlichen Erwerbung jener Grundflächen Schwierigkeiten erhoben werden sollten.

§. 26.

Die Staatsverwaltung gestattet den genannten Herren die unentgeltliche Befahrung der Strecke der südlichen Staatseisenbahn von Nabresina bis Triest und die Mitbenützung der Bahnhöfe in Nabresina und Triest. Dagegen wird aber auch der Staatsverwaltung die unentgeltliche Benützung der Bahnhöfe in Verona and die unentgeltliche Befahrung der nothwendigen Strecke zur Einfahrt in dieselben für den Betrieb der südtirolischen Staatseisenbahn vorbehalten. Die näheren Bestimmungen hierüber werden in einem besonderen Reglement vereinbart werden.

Articolo 25.

Il Governo trasmette ai prelodati Signori ogni diritto derivante in suo favore dalla Convenzione per la quale la città e provincia di Bergamo si sono obbligate a cedere allo Stato gratuitamente tutti i terreni necessarj per la stazione di Bergamo, e per la linea da Coccaglio per Bergamo a Monza, entro i confini della provincia di Bergamo. Per l'osservanza di questo patto, il Governo si obbliga ad interporre, occorrendo, la sua mediazione fra i detti Signori da una e la città e provincia di Bergamo dall'altra parte.

Articolo 26.

L'Amministrazione dello Stato concede ai suddetti Signori l'uso gratuito del tronco della Strada ferrata meridionale dello Stato da Nabresina fino a Trieste, per il corso dei loro convogli, nonchè l'uso in comune colla detta Amministrazione delle stazioni di Nabresina e Trieste. Viceversa, l'Amministrazione dello Stato si riserva l'uso promiscuo gratuito delle due stazioni di Verona e del tronco della Strada ferrata Lombardo-Veneta, che rannoderà la Strada ferrata del Tirolo meridionale colle suddette stazioni.

Le disposizioni più precise verranno d'accordo stabilite con apposito regolamento.

Article 25.

Le Gouvernement délègue à la Compagnie tous les droits qui résultent en sa faveur de la Convention, par laquelle la ville et la province de Bergame se sont engagées à céder à l'État tous les terrains nécessaires pour la station de Bergame et pour la ligne de Coccaglio à Monza, dans l'étendue de la province de Bergame. Pour l'application de cette clause, le Gouvernement s'engage à intervenir au besoin comme intermédiaire entre la Compagnie d'une part et la ville et la province de Bergame de l'autre.

Article 26.

L'État concède à la Compagnie le parcours gratuit du tronc du chemin de fer gouvernemental entre Nabresina et Trieste, ainsi que l'usage en commun des stations de Nabresina et Trieste.

Par contre l'État se réserve l'usage gratuit des stations de Vérone et du tronc de raccordement avec le chemin méridional du Tyrol.

L'usage en commun de ces stations et portions de lignes sera réglé par une convention.

§ 27.

Den Eingangs genannten Herren wird auch das Recht eingeräumt, um Mailand eine Verbindungsbahn anzulegen und einen Hauptbahnhof zu erbauen.

Articolo 27.

Si concede pure ai detti Signori il permesso di costruire intorno a Milano una Strada ferrata di congiunzione e di fabbricare ivi una stazione centrale.

Article 27.

Les Concessionnaires sont autorisés à relier les lignes qui partent de Milan par un chemin de ceinture, et à construire une station centrale.

§. 28.

Den Eingangs genannten Herren wird die Zusicherung gegeben, dass in dem Falle, als eine Zweig-oder Fortsetzungsbahn im Gebiete des lombardisch-venetianischen Konigreiches von dritten Personen gebaut werden wollte, jenen das Vorrecht gelassen werde, wenn sie dieselben Bedingungen eingehen, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und Betriebe einer solchen Bahn anbieten, und wenn sie sich hierzu längstens binnen drei Monaten — nachdem ihnen die Bedingungen bekannt gegeben worden — rechtsverbindlich erklären.

Articolo 28.

In caso che terze persone chiedessero di costruire delle Strade di ferro, sia in continuazione, sia quali diramazioni delle Strade ferrate concesse, i detti Signori avranno questi entro i confini del Regno Lombardo-Veneto, la preferenza per la costruzione ed esercizio di tali strade di ferro, a patto che accettino le condizioni proposte da terzi, e ne facciano valida dichiarazione entro mesi tre, dal giorno dell' avuta comunicazione.

Article 28.

Les Concessionnaires auront la préférence pour les lignes dont l'établissement dans le Royaume L.-V. aurait été soumissioné par des tiers, soit en continuation, soit comme embranchement des lignes concédées par la présente convention, à la charge par eux d'accepter les conditions qui auraient été proposées par les soumissionnaires, dans un délai de trois mois, après qu'elles leur auront été communiquées

§. 29.

Nicht minder wird die Staatsverwaltung, wenn sie selbst die Anlage einer Eisenbahn im Gebiete des lombardisch-venetianischen Konigreiches für angemessen erachten würde, den Eingangs genannten Herren die Concession zur Anlage und zum Betriebe einer solchen Bahn anbieten und den Bau nur dann auf Staatskosten ausführen, oder die Concession hierzu nur dann einem Dritten verleihen, wenn sie das ihnen gemachte

Articolo 29.

Egualmente, ove l' Amministrazione dello Stato trovasse di costruire una Strada ferrata entro i confini del Regno Lombardo-Veneto, offrirà ai detti Signori la concessione per la costruzione ed esercizio di tale Strada di ferro, e non ne potrà intraprendere essa medesima la costruzione, nè darne la facoltà ad altri che nel solo caso in cui i Concessionarj non accettino espressamente entro mesi tre l' offerta concessione.

Article 29.

Dans le cas où le Gouvernement se proposerait d'exécuter ou de mettre en exploitation des lignes nouvelles sur le territoire Lomb.-Vénitien, il sera tenu d'en offrir la concession à la Compagnie, et ne pourra passer outre à la construction ou à la concession de ces lignes qu'autant que la Compagnie aurait laissé passer un délai de trois mois, sans accepter formellement la concession à elle offerte. — La Compagnie pour-

Anerbieten binnen drei Monaten nicht ausdrücklich annehmen.

Es wird ihnen überdiess gestattet, mit Genehmigung der Staatsverwaltung auch andere Eisenbahnen mit ihrer Unternehmung ganz oder theilweise in Verbindung zu bringen.

Viene inoltre concesso ai detti Signori di riunire alla loro impresa altre strade di ferro o parti di esse, sotto riserva dell'approvazione per parte dell'Amministrazione dello Stato.

ra, moyennant l'approbation du Gouvernement, réunir à son entreprise soit partiellement, soit en totalité, d'autres chemins de fer.

§. 30.

Sämmtliche, den Eingangs genannten Herren überlassenen bereits im Betriebe stehenden, und die noch nicht ausgebauten oder erst anzulegenden und zu erbauenden Eisenbahnen, werden von ihnen mit allen Rechten und Verbindlichkeiten besessen und benützt, welche in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14 September 1854 (Reichs-Gesetz-Blatt, Nr 238) und in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16 November 1851 (Reichs-Gesetz-Blatt, Jahrgang 1852, Nr. 1) aufgeführt sind, in so ferne nicht in diesem Uebereinkommen eine andere Bestimmung getroffen ist, oder durch nachträgliche gesetzliche Anordnungen eine andere Bestimmung getroffen werden wird.

Articolo 30.

Tanto le strade di ferro che già sono in esercizio, quanto le non terminate e quelle che sono da costruirsi, contemplate dalla presente concessione, saranno possedute ed esercitate dai suddetti Signori con tutti i diritti ed obblighi portati dalla legge di concessione del 14 settembre 1854 (Bollett. delle leggi N. 238) e dal Regolamento intorno all'esercizio delle Strade ferrate del 16 novembre 1851 (Bollett. delle leggi del 1852, N. 1), in quanto non fu loro derogato colla presente Convenzione, nè venga altrimenti stabilito da future disposizioni di legge.

Article 30.

Tous les chemins de fer compris dans la présente concession qu'ils soient en activité, en cours d'exécution ou à construire, seront possédés par les Concessionnaires avec jouissance de tous les droits et sous réserve de toutes les charges stipulées dans la loi du 14 septembre 1854 (Bulletin des lois N.° 238) et dans l'ordonnance relative à l'exploitation des chemins de fer, en date du 16 novembre 1851 (Bulletin des lois de 1852, N.° 1), sauf les dispositions modifiées par la présente Convention ou par des lois postérieures.

§. 31.

Die Benützung der, den Eingangs genannten Herren im §. 1 überlassenen, sowie der, in den §§. 19 und 20 erwähnten Eisenbahnen und das in den §§. 28 und 29 zugesicherte Vorrecht erlischt nach Ablauf des Jahres 1948.

Articolo 31.

L'uso delle ferrovie cedute ai detti Signori coll'articolo 1, come pure la concessione contenuta negli articoli 19 e 20, e la prerogativa assicurata loro cogli articoli 28 e 29, avranno fine coll'ultimo giorno dell'anno 1948.

Article 31.

La durée de la concession de toutes les lignes comprises dans la présente Convention (art. 1, 19 et 20), ainsi que celle du privilége, dont aux art. 28 et 29, arrivera à son terme le 31 décembre 1948.

§. 32.

Sämmtliche, den Eingangs genannten Herren überlassenen, sowie die von ihnen zu bauenden Eisenbahnen bilden ein untheilbares Ganzes; es darf daher eine theilweise Abtretung derselben, sei es auch nur in der Form einer Verpachtung, nicht stattfinden.

§. 33.

Die Staatsverwaltung haftet dafür, dass die im Betriebe stehenden und noch in Betrieb zu setzenden Eisenbahnen fünf Percente an Zinsen und ein Fünftel-Percent als Amortisations-Quote nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebsauslagen, für die oben (§ 31) festgestellte Dauer ertragen. Diese Haftung bezieht sich aber nur auf denjenigen Betrag, welcher nach den §§. 13, 14 und 15 wirklich bezahlt, und welcher zum Ausbaue und rücksichtlich zur Erbauung der in den §§ 19 und 20 erwähnten Eisenbahnstrecken, dann zur Beischaffung der beweglichen Zugehörungen vor Eröffnung und binnen drei Jahren nach Eröffnung der Eisenbahnen verwendet werden ist.

§ 34.

Zu dem Bau- und Betriebs-Capitale dürfen auch die fünfpercentigen Zinsen gerechnet

Articolo 32.

Tutte le Strade ferrate cedute e concesse ai detti Signori, costituiscono un unico ente indivisibile, laonde essi non potranno alienarne parte alcuna, nemmeno sotto forma d'affitto.

Articolo 33.

L'Amministrazione dello Stato garantisce, per le Strade ferrate cedute ed in esercizio, come per quelle da costruirsi ed attivarsi per tutto il tempo di cui sopra (art. 31) un utile netto, dedotte le spese d'amministrazione e d'esercizio, di cinque per cento d'interesse, più un quinto (1/5) per cento per il fondo d'ammortimento.

Tale garanzia comprende unicamente quelle somme, che a termini degli articoli 13, 14 e 15 saranno state e verranno successivamente sborsate per la costruzione e l'attivazione dei tronchi di strada ferrata di cui agli articoli 19 e 20, come pure pel materiale mobile e scorte, provveduti nello spazio di tre anni dopo attivate le dette Strade di ferro.

Articolo 34.

Saranno pure compresi nel capitale di costruzione ed esercizio gli interessi pagabili du-

Article 32.

Les chemins cédés ou concédés en vertu de la présente Convention sont indivisibles, et ne pourront être cédés partiellement même sous forme de bail.

Article 33.

Le Gouvernement garantit aux Concessionnaires pendant toute la durée de la concession (art. 31) et pour toutes les lignes cédées ou concédées en vertu de la présente Convention, un revenu qui, déduction faite de tous les frais d'exploitation et d'administration, représente un intérêt de cinq pour cent, plus deux dixièmes d'amortissement sur toutes les sommes réalisées et employées par la Compagnie, soit pour l'exécution des articles 13, 14 et 15, soit pour l'achèvement, la construction, et la mise en exploitation de toutes les lignes comprises dans la concession (articles 19 et 20), soit pour l'acquisition du matériel d'exploitation qui serait employé sur le réseau avant l'expiration de la troisième année après la mise en exploitation de toutes les lignes comprises dans la cession.

Article 34.

Les intérêts à servir tant aux Actions qu'aux Obligations pendant le période de la construc-

werden, welche von den zu emittirenden Actien und Obligationen zu entrichten seyn werden, so lange der Bau geführt wird.

§. 35.

Damit aber das Aerar wegen der in den §§. 33 und 34 zugesicherten Haftung in Anspruch genommen werden könne, müssen die Baurechnungen zur Prüfung vorgelegt und für richtig erkannt werden. Ueberdiess sind die Einnahmen und Ausgaben desjenigen Jahres, für welches die erwähnte Haftung geltend gemacht werden will, längstens drei Monate vor dem Eintritte jenes Tages, an welchem von dem Aerar die Zahlung des Abganges von dem festgesetzten Erträgnisse geleistet werden soll, der Staatsverwaltung zu überreichen. In dem Masse, als jene Frist von drei Monaten überschritten wird, ist das Aerar berechtiget die Zahlungsfrist zu verlängern.

Die Zahlung wird in der, §. 12, bestimmten Währung geleistet werden.

§. 36.

Die mehr erwähnte Haftung begründet zwar die Verpflichtung des Aerars, den Abgang an dem 5 $^{1}/_{5}$ percentigen Erträgnisse des, in den §§. 33 und 34 erwähnten Capitals alljährlich zu decken; diese Deckung ist jedoch nur als ein Vorschuss zu betrachten, welcher vom Tage der geleisteten Deckung

rante la costruzione, in ragione del cinque per cento, sulle Azioni ed obbligazioni emesse.

Articolo 35.

All'oggetto però che l'Erario possa essere tenuto a prestare la garanzia assunta (articoli 33 e 34) è d'uopo che vengano assoggottati al suo esame e da esso lui approvati i conti delle costruzioni.

Perciò, in caso di ricorso alla suddetta garanzia la Società sarà in obbligo di presentare all'Amministrazione pubblica uno stato degli introiti e delle spese dell'anno corrispendente, tre mesi prima della scadenza, rispetto a cui si verifica l'ammanco, del quale l'Erario sarà tenuto in debito.

Un ritardo nella presentazione di detto stato darà diritto all'Erario ad una dilazione corrispondente pel pagamento da effettuarsi. Codesti pagamenti si faranno nelle valute stipulate all'art. 12.

Articolo 36.

La garanzia, di cui sopra, impone bensì all'Erario l'obbligo di somministrare ogni anno le somme occorrenti onde portare al cinque ed un quinto per cento i frutti del capitale, di cui agli articoli 33 e 34; ma le somme a quest'uopo versate dovranno considerarsi non altrimenti che come un'anticipazione fatta al

tion, seront compris dans le capital de la Compagnie.

Article 35.

En cas de recours à la garantie de l'État (art. 33 et 34), la Compagnie sera tenue de produire un état détaillé de ses dépenses et recettes trois mois avant l'échéance pour laquelle il y aurait insuffisance, au moyen de quoi l'État sera tenu de faire face à cette échéance.

En cas de rétard dans la production de cet état, le Gouvernement sera en droit de retarder d'autant le paiement ainsi mis à sa charge. Les paiements à faire par le Gouvernement seront effectués d'après les bases stipulées par l'art. 12.

Article 36.

Le montant des sommes que le Gouvernement aura à payer à la Compagnie en vertu de la garantie stipulée (art. 33 et 34) ci-dessus, sera considéré comme une avance faite à 4 pour cent, et aussitôt que le revenu annuel de l'entreprise dépassera l'annuité de cinq et deux dixièmes pour cent garantis, cha-

mit 4 Percent zu verzinsen, und — sobald das reine Erträgniss 5 1/3 Percent übersteigt — aus dem Erträgnisse, und zwar zuerst in den Zinsen, und sonach im Capitale, zu berichtigen ist.

quattro per cento; e tosto che le rendite nette saranno maggiori del garantito interesse annuo di 5 1/3 0/0, si dovrà coll' eccedente rifondere le somme stesse, imputandolo prima a sconto degli interessi e poi del capitale.

que excédant annuel sera appliqué avant tout autre emploi au remboursement de cette avance en capital et intérêts.

§. 37.

Die Staatsverwaltung ist berechtiget, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in alle Gebarungen zu nehmen, um die Ueberzeugung zu erhalten dass die Verwaltung und Rechnung nicht in einer Weise geführt werde, welche die im §. 33 übernommene Haftung ohne rechtfertigenden Grund zur Geltung bringen könnte.

Articolo 37.

Il Governo è autorizzato di ispezionare e sorvegliare col mezzo di un suo agente a ciò delegato ogni ramo di gestione della Società, a fine di premunirsi contro tutti gli abusi nell' applicazione dell' art. 33.

Article 37.

Le Gouvernement se réserve le droit d'inspection et de surveillance sur la gestion de la Compagnie, afin de prévenir tous abus dans l'application de l'art. 33.

§. 38.

Den Eingangs genannten Herren wird während der Dauer der in den §§. 21 und 24 bestimmten Bauzeit die Befreiung von der Hälfte der jeweiligen Zollgebühr bezüglich derjenigen Gegenstände zugesichert, welche zum Baue und zum Betriebe der gesammten Eisenbahnstrecken nothwendig sind, und als solche von dem durch die Staatsverwaltung bestellten Organe schriftlich bescheiniget werden. Diese Befreiung beschränkt sich aber nur auf jene Quantität von Material-Vorräthen, welche während der Dauer der festgesetzten Bauzeit und höchstens für drei Monate über diese Dauer hinaus zum Betriebe der Eisenbahnen als erforderlich bescheiniget wird.

Articolo 38.

Viene condonata ai detti Signori per tutto il tempo stabilito alle costruzioni (art. 21 e 24) la metà dei dazj d' introduzione sopra tutti gli oggetti e materiali necessari alla costruzione ed esercizio del complesso delle Strade ferrate, che saranno riconosciuti e certificati come tali per iscritto dall' agente a ciò destinato dal Governo. — Codesto dazio di favore sarà peraltro limitato a quella quantità di materiali e scorte, che verrà attestata necessaria per l'intera durata della costruzione e per l' esercizio di tre mesi successivi.

Article 38.

Les Concessionnaires auront pendant la période fixée par les art. 21 et 24 pour la construction et l'achèvement des lignes comprises dans la présente concession, la faculté d'introduire avec réduction de moitié sur les droits de Douane tous les objets qui, d'après l'attestation écrite du Commissaire du Gouvernement, seraient destinés soit pour la construction, soit pour la mise en exploitation des lignes concédées, y compris les approvisionnements pour une durée de 3 mois en sus.

§. 39.

Bis zum Ende des Jahres 1861, bis wohin das Eisenbahnnetz ausgebaut und in Betrieb gesetzt seyn muss, wird auch die Befreiung von der Einkommensteuer zugestanden.

Articolo 39.

Fino al termine dell' anno 1861, entro il quale dev' essere compiuta ed attivata la rete delle Strade ferrate, è concessa ai suliodati Signori l' esenzione dall' imposta sulle rendite.

Article 39.

Les Concessionnaires seront affranchis jusqu'à la fin de l'année 1861 de l'impôt sur le revenu.

§. 40.

Auch wird für jene Fälle, in welchen zum Zwecke des Baues und Betriebes der Eisenbahnen Grund und Boden oder Gebäude entweder durch gütliches Uebereinkommen oder im Wege der Expropriation erworben werden, die Befreiung von der, in dem Allerhöchsten Patente vom 9 Februar 1850 (Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 50) vorgeschriebenen Uebertragungsgebühr nachgesehen.

Articolo 40.

Gli acquisti d' immobili fatti dalla Società all' uopo dell' esecuzione e dell' esercizio delle Strade ferrate comprese nella presente Convenzione, sia per effetto d'espropriazione forzata, sia all' amichevole, sono esenti dalle imposte di trasferimento, portate dalla legge del 9 febbraio 1850 (Bollett. delle leggi Num. 50).

Article 40.

Les acquisitions de terrains ou bâtimens faites, soit à l'amiable, soit par expropriation forcée, pour la construction ou l'exploitation des lignes comprises dans la présente Convention, seront affranchies de tous droits de mutation imposés par la loi du 9 février 1850, (Bulletin des lois N. 50).

§. 41.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahnen geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Verwaltung anstandslos befördert werden.

Articolo 41.

Le corrispondenze risguardanti l' Amministrazione delle Strade ferrate potranno spedirsi liberamente sulle linee delle Strade ferrate cedute per mezzo degli impiegati dell' impresa.

Article 41.

La Compagnie jouira de la franchise pour le transport sur sa ligne des lettres et paquets concernant l'administration et l'exploitation des chemins de fer qui lui sont concédés.

§. 42.

Den Eingangs genannten Herren wird bewilliget, Fabriken oder Werkstätten zu errichten oder zu erwerben, Stein- und Braunkohlengruben, Torfstiche und Waldungen auszubeuten doch immer nur unter Beobachtung der diessfalls bestehenden oder künftig zu erlassenden Ge-

Articolo 42.

I sullodati Signori sono autorizzati a creare stabilimenti, officine, opifizj, a posseder cave di carbone fossile, lignite e torbiere; ad acquistare boschi e foreste, sotto l' osservanza delle leggi generali sì attuali che future e sotto l' esplicita riserva che il disposto degli articoli 38,

Article 42.

La Compagnie est autorisée à créer des établissements, ateliers, forges et usines, et à exploiter des mines de houilles, de lignites, tourbières ou forêts sous l'observance des lois y relatives actuelles et futures, et sous la réserve expresse, que les dispositions des articles 38,

setze, und mit der weiteren Bestimmung, dass bezüglich dieser Gegenstände die in den §§ 38, 39 und 40 eingeräumten Begünstigungen nicht angesprochen werden können.

39 o 40 non sarà applicabile a queste industrie.

39 et 40 ne seront point applicables à ces divers objets.

§. 43.

Den Eingangs genannten Herren wird das Recht eingeräumt, eine Actiengesellschaft mit dem Sitze in Wien zu bilden, und zu diesem Zwecke auf Ueberbringer oder auf bestimmte Namen lautende Actien hinauszugeben, deren keine auf einen geringeren Betrag als Sechshundert L. a. ausgestellt werden darf. Vor der Eröffnung der Actien-Emission muss jedoch die Genehmigung der Gesellschafts-Statuten erwirkt werden.

Die hiernach gebildete Gesellschaft tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Eingangs genannten Herren.

Articolo 43.

È concesso ai detti Signori di costituire una Società anonima colla residenza a Vienna, e di emettere Azioni intestate a determinati individui od al portatore, il cui valore nominale non potrà essere, per ciascuna, minore di lire seicento austriache. Non sarà per altro lecito di emettere Azioni prima che gli Statuti della Società non siano stati approvati.

La Società in cotal guisa costituita subentrerà in tutti i diritti ed obblighi dei detti Signori Concessionarj.

Article 43.

Les Concessionnaires sont autorisés à constituer une Société anonyme, dont le siége sera à Vienne, et à émettre, après l'approbation des Statuts de la dite Société, des Actions nominatives ou au porteur de la valeur de 600 L. A. l'une.

La Société ainsi constituée sera substituée aux Concessionnaires en tout ce qui concerne les droits et obligations résultant de la présente Convention.

§. 44.

Ausser den durch die Emission von Actien zu beschaffenden Geldmitteln wird auch die Erlangung weiterer Geldmittel durch die Emission von Obligationen bis zu jenem Betrage und zu jenem Zinsfusse gestattet, welcher von der Staatsverwaltung genehmiget werden wird. Diese Obligationen können auch auf Ueberbringer, jedoch nicht unter Sechshundert L. a.

Articolo 44.

Affine di procurarsi ulteriori capitali, è concessa ai sullodati Signori oltre all'emissione d'Azioni, anche la creazione di Obbligazioni, la cui somma totale come pure le modalità e condizioni relative dovranno approvarsi dall' Amministrazione dello Stato.

Anche queste Obbligazioni potranno essere al portatore ma non mai di un valore nominale

Article 44.

La Compagnie est autorisée en outre à émettre des Obligations, dont le nombre et le taux d'émission seront soumis à l'approbation du Gouvernement. Ces Obligations pourront être au porteur, mais leur valeur nominale ne pourra être inférieure à 600 L. A.

Les produits des chemins de fer et la garantie de l'État stipulée, article 33, seront attri-

lauten Die Zinsen dieser Obligationen werden aus dem im §. 33 von der Staatsverwaltung garantirten Erträgnisse der Eisenbahnen vorzugsweise bestritten

§ 45.

Die genannten Herren sind berechtiget:

I. für Reisende

in der ersten Classe 20 kr. C. M.
» » zweiten » 15 » »
» » dritten » 10 » »
und bei Schnellzügen, welche nur Wägen der ersten und zweiten Classe führen, und deren Geschwindigkeit nicht geringer als bei den Schnellzügen auf den vom Staate selbst betriebenen Bahnen seyn darf, eine um zwanzig Percent erhöhte Gebühr für jede Meile;

II. für Waaren

bei gewöhnlicher Geschwindigkeit für jeden Centner und jede Meile
in der ersten Classe 1 kr.
» » zweiten » 1 1/2 »
» » dritten » 2 »
in der jeweiligen Gold- und Silberwährung einzuheben.

Die Nebengebühren, die Classirung der Waaren, die Frachtbedingungen, sowie die Frachtgebühren für Waaren, welche in keine der oben erwähnten drei Classen gehören, werden nach dem Tarife der Betriebsdirection der südöstlichen Staatseisenbahn vom 24. Jänner 1852 bestimmt.

Keiner der hier bezeichneten

minore di Lire austriache sei cente, ciascuna.

Gl' interessi di codeste obbligazioni avranno un diritto di priorità sulla rendita delle strade ferrate, garantita dal Governo (art. 33).

Articolo 45.

Ai detti Signori è conferito il diritto di percepire in oro od argente il prezzo dei trasporti a norma delle segnenti tariffe.

I. Pei viaggiatori:

per lega austriaca (pari a 7586 metri) nella
1. classe 20 carantani,
2. » 15 »
3. » 10 »

Questa tariffa si potrà aumentare di venti per cento per i convogli celeri con soli viaggiatori di prima e seconda classe. La celerità di tali convogli non dovrà essere minore di quella dei simili convogli sulle Strade di ferro esercitate per cento del Governo.

II. Per le mercanzie a piccola velocità, per quintale austriaco (pari a 56 chilog.) e lega:
1. classe 1 carantano,
2. » 1 1/2 »
3. » 2 »

Il prezzo pei trasporti di qualsiasi altro oggetto, le tasse accessorie, la classificazione delle mercanzie e le altre condizioni pel trasporto saranno fissate

bués par privilége de priorité au service de ces Obligations.

Article 45.

Le maximum des tarifs pour les voyageurs et les marchandises que la Compagnie est autorisée à percevoir est soumis aux limitations suivantes:

Tarif maximum par mille d'Autriche (7586 mètres), en monnaie d'or en d'argent, à percevoir selon le cours du moment en monnaie du pays.

1. Voyageurs (par tête):
1. classe 20 Kreuz. mon. de conv.
2. » 15 » » » »
3. » 10 » » » »

Dans les trains express qui se composeront seulement de wagons de 1re et de 2e classe, ces tarifs pourront être élevés de 20 0/0 à la condition que leur vitesse ne sera pas inférieure à celle des trains express sur les chemins exploités par l'État lui-même.

II. Marchandises à petite vitesse (par quintal de Vienne = 56 kilogrammes):
1. classe 1 Kreuz. mon. de conv.
2. » 1 1/2 » » » »
3. » 2 » » » »

Le prix de transport de tous autres objets ainsi que les taxes accessoires, la classification des marchandises et les conditions de transport seront réglés con-

Preise darf ohne ausdrückliche Bewilligung der Staatsverwaltung erhöht werden.

§. 46.

Die Staatsverwaltung behält sich vor, in dem Falle, wenn das Reinerträgniss 15 Percent übersteigt, eine angemessene Herabsetzung der Preise im Sinne des §. 10, lit. *e*) des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 eintreten zu machen.

Auch ist die Staatsverwaltung berechtiget, in Fällen ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel die Frachtpreise auf die Hälfte des Maximalpreises herabzumindern.

§. 47.

Von einzelnen reisenden Militärparteien, vom Feldwebel abwärts, kann in der letzten Wagenclasse nur die Hälfte des tarifmässigen Preises gefordert werden. Wenn aber zum Behufe des Transportes von Truppen oder zur Versendung von Militärgut von den Eisenbahnen Gebrauch gemacht wird; so ist nur ein Drittel der tarifmässigen (nach den verschiedenen Wagenclassen entfallenden) Fahr- oder Frachtgebühr zu bezahlen.

conformemente alla tariffa promulgata il 24 gennaio 1852 dalla Direzione della Strada ferrata Sud-Est austriaca.

Codesta tariffa costituisce un limite, che non potrà venire oltrepassato senza autorizzazione del Governo.

Articolo 46.

Pel caso che le rendite nette eccedessero il quindici (15) per cento sarà in facoltà dell' Amministrazione dello Stato di far introdurre un corrispondente ribasso dei prezzi portati dalla tariffa, a sensi dell'art. 10, lettera *e*) della legge del 14 settembre 1854 sulle concessioni di Strade di ferro. In caso d'incarimento straordinario di vettovaglie potrà il Governo stabilire per quelle derrate una riduzione temporaria dei prezzi di trasporto fino a metà del massimo della tariffa.

Articolo 47.

I trasporti dei militari saranno nella terza classe fatti a prezzo ridotto; cioè pei militari dai sergente in giù alla metà dei prezzo. Ogni qualvolta l'amministrazione militare farà trasportare sulle strade di ferro, di cui trattasi, e truppe, od effetti militari, pagherà un terzo della tariffa ordinaria.

Pel trasporto di oggetti non classificati nella tariffe, l'amministrazione militare pagherà solo i prezzi di tariffa stabiliti

formément au tarif promulgué le 24 janvier 1852 par la Direction du chemin de fer de l'État du Sud-Est.

Le tarif fixé ci-dessus établit une limite, que la Compagnie ne pourra dans aucun cas dépasser sans une autorisation expresse du Gouvernement.

Article 46.

Le Gouvernement se réserve la faculté de faire usage des droits qui lui sont attribués par l'art. 10 *e*) de la loi du 14 septembre 1854, pour la réduction des tarifs, lorsque les produits nets excéderont quinze pour (15 cent 0/0) du capital. En cas de cherté extraordinaire des denrées alimentaires le Gouvernement aura le droit de réduire de moitié les prix de transport de ces denrées fixés par le Cahier des charges.

Article 47.

Les transports militaires seront effectués par la Compagnie à des prix réduits, savoir:

Pour les militaires à partir du grade de sergent et au-dessous la moitié du prix de tarif dans les voitures de 3e classe. Lorsque l'Administration militaire se servira des chemins de fer pour le transport de troupes ou d'effets militaires il ne sera payé qu'un tiers du tarif. Quant au transport d'objets non compris dans une des classes du tarif, l'Administration mili-

Für Frachtstücke, welche in keiner Tarifclasse aufgeführt sind, wird die Fracht nach der für Waaren zweiter Classe bestehenden Gebühr bezahlt.

per le mercanzie di seconda classe.

taire n'aura à payer que le prix du tarif établi pour les marchandises de 2e classe.

§. 48.

Staatsbeamte und Diener, welche im Auftrage der, die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörde, oder zur Wahrung der, aus diesem Uebereinkommen entspringenden Interessen des Aerars die Eisenbahnen benützen, und sich mit dem Auftrage ihrer Behörde ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

Articolo 48.

I funzionarj pubblici incaricati della sorveglianza alla gestione della Società, o della tutela degl'interessi dello Stato, in quanto questi si riferiscano alla presente Convenzione, verranno trasportati gratuitamente coi loro effetti, qualora giustifichino la propria qualità ufficiale.

Article 48.

Les fonctionnaires publics chargés de la surveillance de l'exploitation des chemins de fer concédés par le présent acte ou du contrôle des opérations de la Compagnie seront transportés, ainsi que leurs bagages, en franchise, pourvus qu'ils justifient de leur mission.

§. 49.

Mit jedem, von den Hauptpuncten ausgehenden Personen- und Schnellzuge ist täglich ein vierräderiger Waggon zur ausschliesslichen Verfügung der Postverwaltung unentgeltlich beizustellen und zu befördern. Sollte die Postverwaltung die ausschliessliche Benützung mehrerer Waggons verlangen; so wird für je einen Waggon und je einen Kilometer zusammen nur eine Gebühr von zehn Centesimi bezahlt.

Für gewöhnliche Postsendungen, sowie für die im Auftrage der Postverwaltung reisenden Beamten und Diener ist keine Fahr- und beziehungsweise Frachtgebühr zu entrichten, und es sind die ohne Begleitung von Postbeamten oder Dienern abgehenden Postsendungen ü-

Articolo 49.

Con ciascun convoglio celere o da viaggiatori partente da una stazione principale dovrà spedirsi, giornalmente e senza compenso, un vagone a quattro ruote ad uso esclusivo dell'Amministrazione delle Poste.

Ove l'anzidetta Amministrazione abbisognasse di più di un veicolo pagherà per ogni vagone addizionale una tassa di soli centesimi dieci per chilometro.

Saranno esenti dal pagamento di porto o tasse le spedizioni postali ordinarie, siccome pure gli impiegati ed inservienti viaggianti per ordine dell'Amministrazione postale. Incombe altresì alla Società il trasporto e la sorveglianza gratuita delle spedizioni postali non accom-

Article 49.

La Compagnie sera tenue de mettre à la disposition de l'Administration des Postes un wagon à 4 roues dans tous les convois de voyageurs ou express partant d'une station principale. Dans le cas où l'Administration des Postes exigerait l'addition d'un second véhicule, elle sera tenue de payer à la Compagnie une indemnité de dix centimes de L. A. par kilomètre.

Les transports des dépêches et des employés de la Poste seront faits gratuitement dans les convois du chemin de fer. La Compagnie sera en outre tenue de se charger des envois faits par l'Administration des Postes sans être accompagnés par un employé, ainsi que de la sur-

berhaupt, sowie die von der Postverwaltung benützten Waggons unentgeltlich zu verwahren und zu beaufsichtigen.

Auch ist für die Besorgung des Postdienstes an den verschiedenen Brief-Aufgabs-und Abgabs Stationen ein geeignetes Postbureau in den Gebäuden der Eisenbahnen auszumitteln und unentgeltlich zu überlassen.

§. 50.

Die Eingangs genannten Herren sind berechtiget, von Parteien, welche die Eisenbahn ohne vorausgegangene Entrichtung der schuldigen Fahr-oder Frachtgebühr benützen, oder durch unrichtige Angaben der Gattung oder des Gewichtes durch Zusammenfassung mehrerer, verschiedenen Personen gehörigen, oder an verschiedene Personen gesendeten Gegenstände in e i n e Sendung, oder auf was sonst immer für eine Art die Gebühr zu verringern, oder ganz zu umgehen versuchten, den dreifachen Betrag der tarifmässigen Gebühr zu erheben; jedoch muss das Publikum auf die Folgen eines, die Umgehung oder Verringerung der Gebühren bezielenden Versuches, durch eine, der Tarifkundmachung beigefügte Warnung aufmerksam gemacht werden.

§. 51.

Die Staatsverwaltung ist berechtiget, ohne Entgelt Staatstelegraphen längs der Bahnen auf dem, zu diesen gehörigen

pagnate da impiegati od inservienti, non chè la cura dei vagoni postali.

È finalmente obbligo della Società di disporre gratuitamente nelle stazioni, in cui la Posta riceve e spedisce delle lettere, locali atti al servizio postale.

Articolo 50.

Qualsiasi fatto diretto a defraudare la Società di quanto le è dovuto per trasporto di merci o di viaggiatori, ogni falsa dichiarazione di qualità e di peso come pure l'agglomeramento in un solo invio di articoli diversi appartenenti a persone diverse, sarà punito col pagamento della triplice tassa. Codesta disposizione verrà inserita nelle tariffe da pubblicarsi per cura della Società.

Articolo 51.

L'Amministrazione dello Stato si riserva il diritto di erigere per proprio conto e pel proprie servizio i telegrafi elettrici,

veillance des wagons de la Poste.

Des bureaux seront mis à la disposition de l'Administration des Postes dans les stations où elle le demandera.

Article 50.

Toute manœuvre ayant pour objet de frustrer la Compagnie des prix dus pour les transports, toute tentative pour voyager en fraude dans les voitures de la Compagnie, toute fausse déclaration de nature ou de poids, groupement en un seul envoi d'articles appartenants à diverses classes et expédiés à différentes personnes, sera rendue passible d'un droit triple. Cette disposition sera insérée dans les tarifs imprimés de la Compagnie.

Article 51.

La Compagnie sera tenue de laisser établir sans indemnité les lignes télégraphiques de l'État sur le sol et fonds à elle con-

Grunde und Boden anzulegen, oder die zu der Eisenbahn-Unternehmung gehörigen Telegraphen zu benützen. Dagegen hat auch diese das Recht, für ihren eigenen Dienst Telegraphen zu errichten, und ihre Drähte an die Pfähle der Staatstelegraphen zu befestigen. Bei der Benützung ihrer eigenen Telegraphen ist sie aber nur an die, den Bahndienst ausschliesslich betreffenden Mittheilungen beschränkt, und wird daher von der Staatsverwaltung beaufsichtiget.

§. 52.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, nicht nur die längs der Bahnen schon bestehenden, oder noch zu errichtenden Staatstelegraphen durch die Bahnwächter unentgeltlich beaufsichtigen, sondern auch die, von der Staatsverwaltung längs der Bahnen bereits angelegten oder von ihr anzulegenden Baumpflanzungen fortan pflegen zu lassen und jede Beschädigung der telegraphischen Vorrichtungen oder Baumpflanzungen alsogleich, und zwar die ersteren der nächsten Telegraphen-Station, die letzteren aber der nächsten politischen Behörde anzuzeigen.

§. 53.

Während der ganzen, im §. 31 bezeichneten Dauer ist das gesammte lombardisch-venetianische Eisenbahnnetz in vollkommen gutem Stande zu er-

lungo le strade di ferro o sul loro terreno, o di valersi gratuitamente dei telegrafi della Società. In corrispettivo è concesso alla Società di stabilire telegrafi per conto proprio, o di sospendere i suoi fili telegrafici ai pali del telegrafi dello Stato. La Società non se ne varrà per altro, se non per le comunicazioni interessanti esclusivamente il servizio delle sue strade di ferro e sarà sotto questo rapporto sottoposta alla sorveglianza delle competenti Autorità.

Articolo 52.

Incombe alla Società l'obbligo di far sorvegliare gratuitamente, dalle persone addette al suo servizio, i telegrafi dello Stato esistenti o da erigersi in appresso lungo le sue Strade di ferro, e d'imporre loro la cura delle piantagioni, fatte o da farsi, come pure le s'impone l'obbligo di notificare immediatamente i danni avvenuti, sia agli apparati telegrafici, sia alle piantagioni rispettivamente alla prossima stazione telegrafica o all'Autorità politica la più vicina.

Articolo 53.

La Società dovrà mantenere in buon stato la rete delle Strade ferrate L. V. per l'intera durata (art 31) della sua concessione e munirla dei mezzi di trasporto

cédés et d'en permettre à l'État l'usage gratuit. Elle aura le droit d'établir à ses frais tous les appareils et fils télégraphiques nécessaires à son propre service et pourra pour cela faire usage des poteaux de l'État. Elle usera librement de ces appareils sous la surveillance des agents de l'Administration, sans pouvoir dans aucun cas les appliquer à la transmission de dépêches d'intérêt privé ou autres ne concernant pas le service de l'exploitation.

Article 52.

La Compagnie devra imposer à ses gardes la surveillance des lignes télégraphiques établies ou à établir, ainsi que le soin des plantations d'arbres faites ou à faire. Lesdits gardes seront tenus de dénoncer immédiatement les détériorations survenues, soit dans les appareils télégraphiques, soit dans les plantations qui les supportent, les premières à la station télégraphique la plus voisine, les secondes aux Autorités compétentes le plus rapprochées.

Article 53.

La Compagnie est tenue d'entretenir en bon état pendant toute la durée de la concession indiquée à l'article 31, les lignes qui en font partie et d'y main-

halten, und mit den, dem jeweiligen Verkehrs-bedürfnisse entsprechenden Betriebsmitteln zu versehen.

§. 54.

Sollte irgend eine, in diesem Uebereinkommen festgesetzte Verpflichtung nicht erfüllt werden, so ist die Staatsverwaltung berechtiget, im Sinne des bestehenden Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14 September 1854 die erforderlichen Verfügungen zu treffen, und ausserdem nothigenfalls auf Kosten der Eisenbahn-Unternehmung die entsprechende Abhilfe anzuordnen.

§. 55.

Nach Ablauf der in dem §. 31 festgesetzten Zeit tritt der Staat sogleich wieder in den Besitz und Genuss der, im §. 1 überlassenen Eisenbahnen; und alle anderen, während jener Zeit nach Massgabe dieses Uebereinkommens gebauten Eisenbahnen mit Grund und Boden, allen Kunst-und Erdarbeiten, dem ganzen Unter-und Oberbau und sämmtlichen unbeweglichen Zugehörungen, als: Bahnhöfen, Auf-und Ablade-Plätzen, Gebäuden an den Stationen, Wächt-und Aufsichtshäusern mit deren Einrichtungs-Stücken, stehenden Maschinen ecc, endlich sämmtliche bewegliche Zugehorungen, als: Locomotive, Waggons, Wasser-und sonstige Wägen, Werkzeuge, Brennstoff und andere Vorräthe, fallen dem Staate unentgeltlich anheim.

corrispondenti ai bisogni del movimento.

Articolo 54

Se la Società non adempisse qualsiasi dei patti della presente Convenzione, l'Amministrazione dello Stato sarà in diritto di prendere le disposizioni portate dalla legge 14 settembre 1854 di concessione delle Strade ferrate ed, al bisogno, di ordinare gli opportuni rimedii.

Articolo 55.

Scorso il termine stabilito dall'articolo 31 della presente Convenzione, lo Stato rientra tosto nel possesso e godimento delle ferrovie cedute a tenore dell'art. 1; ed acquista pure, a titolo gratuito, la proprietà delle altre ferrovie costruite in base alla presente Convenzione coi relativi terreni, opere d'arte, lavori di terra, piano stradale ed armamento delle strade, nonchè delle loro dipendenze immobili come stazioni, tettoje da carico o scarico, fabbriche nei punti d'arrivo e di partenza, casette da guardiani e sorveglianti coi loro annessi, macchine fisse ed ogni altro oggetto immobile o mobile, quali locomotive, vagoni, utensili, materiale, combustibili e approvigionamenti di ogni sorte. Ciò vale pure per tutti gli annessi

tenir un matériel suffisant pour les besoins du trafic.

Article 54.

Dans le cas où la Compagnie ne remplirait pas les obligations, qui lui sont imposées par le présent Cahier de charges, l'État se réserve de faire usage des dispositions autorisées par la loi de concession des chemins de fer du 14 septembre 1854 et de pourvoir aux frais de la Compagnie aux dispositions urgentes.

Article 55.

À l'époque fixée (art. 31) pour l'expiration de la présente concession le Gouvernement entrera immédiatement en jouissance de tous les chemins de fer compris dans la présente concession; il se mettra en possession des terrains, ouvrages d'art et terrassements, de l'infrastructure et de la suprastructure du chemin de fer et de ses dépendances immobilières, telles que gares, lieux de chargement et déchargement, bâtiments aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants avec leur installation, machines fixes et en général de tous les objets mobiliers et immobiliers, locomotives, wagons, voitures, machines mobiles, outillage, matériaux, combustibles, approvisionnements de tous genres sans dis-

Diess gilt nach von jenen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen, welche zur Erhaltung oder Verbesserung der im §. 1 überlassenen Bahnen ausgeführt wurden.

Solche Gebäude aber, welche in § 42 erwähnt sind, fallen dem Staate **nicht** anheim.

mobili ed immobili, stati eseguiti per la manutenzione ed il miglioramento delle Strade di ferro, cedute a tenore dell'art. 1. Rimarranno per altro proprietà della Società gli edifici indicati all' art. 42.

tinction entre eux des objets ou dépendances qui auraient été exécutés en vertu des stipulations insérées dans la présente Convention, ou ajoutés par la Compagnie, à titre d'extension ou d'amélioration. Les établissemens désignés à l'art. 42 resteront la propriété de la Société.

§. 56.

Sollten über den Sinn dieses Uebereinkommens in seiner Durchführung sich Streitigkeiten ergeben, so sollen dieselben durch Schiedsrichter endgiltig entschieden werden. Im Falle eines solchen Streites hat der fordernde Theil den von ihm gewählten Schiedsrichter seinem Gegentheile gerichtlich und mit der Einladung bekannt zu geben, dass auch dieser einen Schiedsrichter wähle und dem fordernden Theile namhaft mache.

Erfolgt diese Namhaftmachung nicht längstens binnen vierzehn Tagen nach der erwähnten, dem Gegentheile zugekommenen Verständigung, so ist der fordernde Theil berechtiget, den zweiten Schiedsrichter selbst zu benennen, und hat ihn lediglich dem Gegentheile anzuzeigen.

Articolo 56.

Le controversie che potrebbero sorgere intorno all'interpretazione dell'attuale Convenzione dovranno essere definite da arbitri.

Nascendo una tale controversia la parte pretendente dovrà notificare in via legale alla contraria la scelta fatta dell' arbitro, invitandola a procedere dal canto suo a simile nomina. Ove codesto invito non sortisse entro 14 giorni il dovuto effetto, sarà lecito alla parte attrice di passare alla nomina del secondo arbitro, dandone semplicemente avviso all'avversaria.

Article 56.

En cas de difficulté dans l'exécution de la présente Convention, elle sera vidée par deux arbitres.

En cas de recours à l'arbitrage, la partie qui l'aura réclamé signifiera par huissier à l'autre le choix de son arbitre, en l'invitant à désigner le sien, et faute par elle de déférer à cette invitation dans un délai d'une quinzaine, l'autre partie aura le droit de désigner en son lieu et place le second arbitre en avisant la partie adverse de cette désignation.

§. 57.

Sind die beiden Schiedsrichter nicht einig, so ernennen beide Theile, und — wenn sich diese nicht vereinigen — die beiden Schiedsrichter einen dritten,

Articolo 57.

In caso di discrepanza fra i voti dei due arbitri, le due parti, e non accordandosi queste, i due arbitri nomineranno un terzo arbitro. Ove nemmeno

Article 57.

En cas de désaccord entre les deux arbitres les parties seront autorisées à nommer un tiers dont la décision sera définitive. A défaut d'accord entre elles

Wenn auch die beiden Schiedsrichter in der Wahl des dritten nicht übereinstimmen, so wird dieser durch das Los gewählt, welches von dem fordernden Theile gezogen wird.

gli arbitri potessero accordarsi intorno alla nomina del terzo, la di lui scelta, fra i proposti, si farà dipendere dalla sorte.

le tiers arbitre sera nommé par les deux premiers.

Dans le cas, où les arbitres ne tomberaient pas d'accord sur le choix du tiers arbitre, ce choix sera opéré au moyen d'un tirage au sort.

§. 58.

Dem übereinstimmenden Ausspruche der beiden, oder dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters haben sich beide Theile zu fügen; doch gilt diess von dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters nur in soweit, dass die Entscheidung desselben nicht über die Gränze der Aussprüche der beiden Schiedsrichter geht.

Articolo 58.

Ambe le parti saranno tenute di assoggettarsi alla concorde sentenza dei due arbitri od a quella del terzo arbitro, sempre chè il lodo da esso lui pronunciato rimanga nei limiti risultanti dalle proposizioni dei due primi.

Article 58.

Les deux parties sont tenues d'acquiescer à la décision unanime des deux arbitres et en cas de désaccord à la sentence du tiers arbitre, pourvu que le résultat de cette sentence reste compris entre les limites résultant des propositions des deux arbitres primitifs.

§. 59.

Sollten die Eisenbahnen mit ihren Zugehörungen sich nicht in gutem Zustande befinden, so ist die Staatsverwaltung berechtiget, die Herstellung auf Kosten der Eisenbahnunternehmung zu besorgen, oder diese zu deren Herstellung zu verhalten. Ueber die etwa streitig gewordene Beschaffenheit der Zugehörungen ist gleichfalls in der oben (§§. 56—58) bezeichneten Weise zu entscheiden.

Articolo 59.

La Società dovrà consegnare le strade e loro annessi in buon stato. In caso diverso l'Amministrazione dello Stato potrà far procedere alle riparazioni a spese della Società oppure obbligarvi quest'ultima. Nascendo disaccordo in proposito si procederà come è detto agli art. 56 a 58.

Article 59.

Si les chemins de fer et leurs dépendances n'étaient pas remis en bon état d'entretien, le Gouvernement aura à son choix le droit, soit de pourvoir à leur mise en état aux frais de la Compagnie, soit de contraindre la Compagnie à les mettre en bon état elle-même.

En cas de désaccord sur l'appréciation de l'état des chemins de fer, il sera procédé comme il est dit aux articles 56 à 58.

§. 60.

Mit dem 1. Jänner 1949 hat die Staatsverwaltung das Recht, die Eisenbahnen in Besitz zu nehmen und für sich zu verwalten. Die Eisenbahnunternehmung ist aber auch ver-

Articolo 60.

Col 1.º gennajo 1949 l'Amministrazione dello Stato avrà il diritto di prendere il possesso delle Strade di ferro e di amministrarle per suo proprio conto. Senonchè incomberà in allora

Article 60.

Le Gouvernement aura le droit de prendre possession des chemins de fer le 1^er^ janvier 1949; mais s'il l'exige, la Compagnie sera tenue de les entretenir et de les exploiter pendant les six

pflichtet, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnen vom 1. Jänner 1949 an für Rechnung der Staatsverwaltung sechs Monate hindurch in gutem Stande und ordentlichem Betriebe erhalten werden, falls die Staatsverwaltung sie nicht schon vor Ablauf der sechs Monate in Besitz genommen hat.

alla Società l'obbligo di mantenere ed esercitare alla sua volta le Strade di ferro di cui trattasi, a richiesta e per conto dell'Amministrazione dello Stato per il corso di altri sei mesi.

mois suivants aux frais et pour le compte de l'État.

§. 61.

Ueber die für das Aerar besorgte Verwaltung muss binnen drei Monaten Rechnung gelegt werden. Wird die Rechnung binnen weiteren drei Monaten nicht bemängelt, so ist sie als richtig anzunehmen. Wird sie binnen sechs Wochen nach bekannt gegebener Bemänglung nicht erläutert, so sind diejenigen Bemänglungen, auf welche sich die geforderten Erläuterungen beziehen, als begründet zu betrachten. Dagegen sind die Erläuterungen, wenn hierüber binnen sechs Wochen keine Erledigung erfolgt, als vollkommen rechtfertigend anzusehen.

Articolo 61.

Entro i tre mesi successivi si renderà al Governo il conto della gestione per lui tenuta, o questo sarà considerato liquido, in difetto di rilievi entro il successivo trimestre da parte dell'Amministrazione dello Stato. Se poi i rilievi riscontrati non avranno schiarimenti entro sei settimane dalla partecipazione, dovranno ritenersi fondati i rilievi stessi. Si terranno poi per accettati gli schiarimenti se entro sei settimane non daranno luogo a rilievi ulteriori.

Article 61.

Si l'État requiert de la Compagnie d'exploiter pour son compte, conformément à l'article précédent, les comptes de cette exploitation devront être produits dans un délai de 3 mois.

Si le Gouvernement dans un délai de 3 mois réclame de nouvelles justifications, elles devront être produites par la Compagnie dans un délai de six semaines, à défaut de quoi les objections élevées contre les comptes susdits seront tenues pour fondées et les comptes réglés en conséquence. Dans le cas où le Gouvernement laisserait écouler six semaines après la production des justifications sans élever aucune objection contre les comptes produits, ces comptes seront tenus pour approuvés.

§. 62.

Nach Verlauf des Jahres 1889 hat die Staatsverwaltung, wann immer das Recht, die den Eingangs genannten Herren überlassenen, so wie die von den Letzteren gebauten Eisenbah-

Articolo 62.

Scorso l'anno 1889 sarà in facoltà dell'Amministrazione dello Stato il riscattare le Strade di ferro cedute e concesse ai prelodati Signori contro lo sborso di una rendita annua, pagabile

Article 62.

À partir de l'expiration de l'année 1889, le Gouvernement aura le droit de racheter les chemins de fer compris dans la présente concession au moyen d'une rente annuelle payable

nen einzulösen; ist aber verpflichtet, bis zum Ablaufe des Jahres 1948 eine jährliche Rente in Semestral-Raten zu bezahlen.

§. 63.

Hat die Staatsverwaltung erklärt, von dem Rechte der Einlösung Gebrauch machen zu wollen, so sind die Reinerträgnisse der letzten sieben Jahrgänge, welche dem Jahre, wo die Einlösung ausgesprochen wurde, vorausgegangen sind, zu entziffern, und hiervon das Reinerträgniss der zwei ungünstigsten Jahrgänge abzuschlagen; und sonach der durchschnittliche Reinertrag von fünf Jahrgängen zu berechnen. Dieser durchschnittliche Reinertrag gibt die Ziffer der jährlich zu entrichtenden Rente, welche aber jedenfalls zum Mindesten fünf ein fünftel Percent, d. i. jenes Reinerträgniss erreichen muss, für welches die Staatsverwaltung nach § 33 haftet.

§. 64.

Mit 1. Jänner desjenigen Jahres, welches, der, von der Staatsverwaltung ausgesprochenen Einlösungserklärung folgt, tritt das Aerar in den Genuss der Erträgnisse sämmtlicher Eisenbahnlinien. In Beziehung auf die, der Eisenbahnunternehmung obliegende Verpflichtung, die Eisenbahnen mit ihren Zugehörungen in gutem Zustande zu übergeben, und einstweilen dieselben in gutem Stande und

semestralmente a tutto l'anno 1948.

Articolo 63.

Sulla dichiarazione dell'Amministrazione dello Stato di voler riscattare le Strade di ferro, di cui nella presente Convenzione, si avranno a rilevare le somme degli utili netti percepiti durante ciascuno dei 7 anni precedenti quello della notifica di riscatto, se ne diffalcheranno gli importi delle due annate più sfavorevoli e si prenderà indi la media delle residue cinque annate. Codesta media sarà il montante della rendita annua, che l'Erario dovrà corrispondere e non potrà in verun caso essere inferiore al 5 e ¹/₅ per cento del capitale erogato, cioè all' importare garantito dall' Amministrazione dello Stato, a sensi dell' articolo 33.

Articolo 64.

L'Erario entra nel pieno possesso di tutte le Strade di ferro, di cui nella presente Convenzione, col 1° gennajo successivo alla notifica di riscatto. — Circa l' obbligo incombente alla Società di consegnare in buono stato le Strade di ferro e loro pertinenze, di mantenerle ed esercitarle, circa il diritto di risarcimento ed altri a ciò relativi, sta pure per questa evenienza il disposto degli articoli

par semestre, jusqu'à la fin de l'année 1948.

Article 63.

Pour régler le prix du rachat on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera notifié, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on évaluera en monnaie d'or et d'argent le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée par semestre à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur à l'intérêt de cinq et deux dixièmes pour cent garantis par l'État sur le capital entier de la Compagnie (art 33).

Article 64.

Dans le cas prévu par les deux articles précédents le Gouvernement entrera en jouissance des chemins de fer ainsi rachetés le 1ᵉʳ janvier qui suivra la notification du rachat. Les obligations et les droits des Concessionnaires en ce qui concerne l'entretien des chemins de fer et de leurs dépendances et l'exploitation temporaire pour le compte de l'État, seront réglés par les articles 55 à 61,

ordentlichen Betriebe zu erhalten, und in Beziehung auf den ihr gebührenden Ersatzanspruch wegen vorhandener Gebrechen an den Eisenbahnen und ihren Zugehörungen, finden die Bestimmungen der §§. 55 bis 61 mit der Modalität Anwendung, dass die Wirksamkeit dieser Bestimmungen nicht mit dem 1. Jänner 1949, sondern des in diesem Paragraphe bezeichneten Jahres beginnt.

55 a 61, colla modalità, che questi entreranno in vigore non col 1.° gennajo 1949, ma bensì col 1.° dell' anno di cui nel principio di quest' articolo.

lesquels entreront en vigueur à l'époque ci-dessus indiquée, au lieu du 1^er^ janvier 1949.

§. 65.

Die Staatsverwaltung hat in dem Falle, als die nach § 43 gebildete Gesellschaft noch vor Ablauf des Jahres 1948 sich auflösen sollte, das Recht, in allen Beziehungen so vorzugehen, wie sie mit Eintritt des 1. Jänner 1949 nach den §§. 60 und 61 vorzugehen befugt ist.

Articolo 65.

In caso che la Società costituita a sensi dell'art. 43 avesse a sciogliersi prima del termine dell'anno 1948, sarà in facoltà dell'Amministrazione dello Stato di procedere giusto quanto è stabilito a verificarsi del 1.° gennajo 1949, agli articoli 60 e 61.

Article 65.

En cas de dissolution avant terme de la Société anonyme formée pour l'exploitation de la présente concession (art. 43), il sera procédé comme il est dit aux articles 60 et 61.

§. 66.

In so lange eine Gesellschaft im Sinne des §. 43 nicht gebildet ist, haften die Eingangs genannten Herren, bezüglich aller in diesem Uebereinkommen eingegangenen Verpflichtungen, zur ungetheilten Hand.

Articolo 66.

Finchè non sarà costituita, a sensi dell'art 43, una Società anonima, i prelodati Signori saranno solidariamente garanti dell'adempimento degli obblighi assunti colla presente Convenzione.

Article 66.

Jusqu'à la constitution de la Société anonyme, autorisée par l'art. 43, les Concessionnaires seront garants solidairement de tous les engagements imposés par la présente Convention.

§ 67.

Die Eingangs genannten Herren oder die an ihre Stelle tretende Gesellschaft unterstehen in Beziehung auf das vorliegende Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium, von welchem die Weisungen und Entscheidungen im Wege des lombardisch-venetianischen General-Gouvernements ausgehen, und an welches in demselben

Articolo 67.

Per tutte le vertenze relative e scaturienti dalla presente Convenzione, i detti Signori o la Società ad essi subentrata avranno a sottostare all'I. R. Ministero del Commercio, dal quale verranno emanati gli ordini e le decisioni e trasmessi per mezzo del Governo generale L. V. alla Società, la quale alla sua volta indirizzerà le proprie

Article 67.

Pour tout ce qui concerne l'exécution de la présente Convention les Concessionnaires relèveront, par l'intermédiaire du Gouvernement général du Royaume Lombardo-Vénitien, du Ministère I. R. des travaux publics, auquel ils devront s'adresser pour tout ce qui se rapporte à cette exécution soit directement, soit par l'intermé-

Wege oder unmittelbar alle Eingaben zu richten seyn werden.

Urkund dessen wurde dieses Uebereinkommen in zwei Exemplaren in deutscher und in französischer Sprache, und zwar das eine Exemplar nur mit einer Stämpelmarke von 1 fl verseben, ausgefertiget, und es wurde festgesetzt, dass der deutsche Text als Urtext zu betrachten und allen vorkommenden Entscheidungen zu Grunde zu legen sei.

So geschehen Wien am vierzehnten März des Jahres Eintausend Achthundert Fünfzigsechs.

istanze direttamente o per l'indicata via al sullodato Ministero.

In fede di che la presente Convenzione venne stesa in doppj esemplari si in idioma tedesco che francese di cui uno munito del bollo di 1 florino, essendosi per ultimo stipulato, che abbia a considerarsi testo originale o però a servire di norma in caso di contestazioni, quello steso in idioma tedesco.

Così fatto in Vienna il giorno 14 Marzo dell' anno mille otto cento e cinquanta sei.

diaire du Gouverneur général.

En foi de quoi la présente Convention a été dressée en double expédition tant en langue allemande, qu'en langue française, dont un exemplaire en chaque langue portant le timbre d'un florin.

Il est entendu qu'en cas de contestations sur l'interprétation du contrat, elles seront discutées et réglées d'après le texte normal allemand.

Fait à Vienne le 14 Mars de l'an Mil huit cent cinquante six

Freiherr von Bruck m. p.
k. k. Finanzminister.

Ritter von Toggenburg m. p.
k. k Handelsminister.

Johann Adolph Fürst zu Schwarzenberg m. p.

Franz Graf Zichy m. p.

A. S. von Rothschild m. p.

S. M. von Rothschild m. p.

Herzog Raphael von Galliera m. p.

Herzog Ludwig von Melzi m. p.

Für Seine Excellenz den Herrn Grafen von Archinto:
Sebastian Mondolfo m. p. Ch. F. Sent m. p.

Für Gebrüder Rothschild in Paris:
S. M. von Rothschild m. p.

Für N. M. von Rothschild et Söhne in London:
S. M. von Rothschild m. p.

E. Blount et Comp. m. p. Samuel Laing m. p. m. Peter Bastogi m. p. Paulin Talabot m. p.

Für Mathew Uzielli in London:
Samuel Laing m. p.

Text.

Statuten

der k. k. priv.

lombardisch-venetianischen

und

central-italienischen

Eisenbahn-Gesellschaft.

Einleitung.

Cessions-

und

Concessions-Urkunden.

Bildung der Gesellschaft.

Durch das, mit der a. h. Entschliessung Seiner k. k. apostolischen Majestät vom 17 April 1856 allergnädigst genehmigte Uebereinkommen vom 14 März 1856, welches zwischen den k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels einerseits und dem

Fürsten **Adolph Schwarzenberg** Präses und Repräsentanten der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien;

dem Grafen **Franz Zichy** jun., Vice Präses und Repräsentanten der

Traduzione.

Statuto

dell' I. R. privilegiata Società

delle

strade ferrate

Lombardo-Venete

e

dell' Italia centrale.

Introduzione.

Atti

di

Cessione e Concessione.

Formazione della Società.

In virtù della Convenzione 14 Marzo 1856 sancita graziosamente da Sua Maestà I. R. Apostolica colla suprema risoluzione del 17 di Aprile 1856 e conchiusa da una parte fra gli I. R. Ministeri di Finanza e del Commercio, e dall' altra parte fra i Signori:

Principe **Adolfo di Schwarzenberg**, Presidente e rappresentante dell' I. R. Istituto privilegiato di Credito per il Commercio e per l'Industria a Vienna;

Il Conte **Francesco Zichy** juniore, Vicepresidente e rappresentante

Traduction.

Statuts

de la Compagnie I. et R. privilégiée

des

chemins de fer

Lombard-Vénitiens

et

de l'Italie centrale.

Préambule.

Actes

de

Cession et de Concession.

Formation de la Société.

Par la Convention du 14 Mars 1856 sanctionnée par décret de S. M. I. R. A. du 17 Avril 1856, et passée entre le Ministère I. et R. des Finances et le Ministère du Commerce d'une part, et de l'autre:

Le Prince **Adolphe de Schwarzenberg**, Président représentant la Société I. R. priv. de Crédit pour le Commerce et l'Industrie à Vienne;

Le Comte **François Zichy** jeune, Vice-Président représentant la Société

k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien;

dem Freiherrn **A. S. von Rothschild**, Vice-Präses und Repräsentanten der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien;

dem Wechselhause **S. M. von Rothschild** in Wien;

dem Marquis **Raphael de Ferrari Herzog von Galliera** in Bologna;

dem Herzog **Luigi Melzi** in Mailand;

dem Grafen **Joseph Archinto** in Mailand;

Peter Bastogi in Livorno;

Gebrüder Rothschild in Paris;

F. Blount u. C. in Paris;

Paul Talabot in Paris;

N. M. Rothschild u. Söhne in London;

Samuel Laing in London und

Matthäus Uzielli in London;

anderseits abgeschlossen wurde, ist den oben genannten Theilnehmern der Betrieb und die Benützung der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen, so wie der Ausbau des gesammten Eisenbahnnetzes mit den, in diesem Uebereinkommen aufgeführten Rechten und Verbindlichkeiten übertragen, und mit der a. h. Entschliessung vom 1 Mai 1856 ist die Aenderung der §§ 43 und 44 dieses Uebereinkommens allergnädigst zugestanden worden, dass die Actien und Obligationen auf L. a. 576 (anstatt auf L. a. 600) gleich Frcs. 500 oder L. St. 20 lauten dürfen.

Mit der von dem heiligen

dell'I. R. Istituto privilegiato di Credito pel Commercio e pell' Industria a Vienna;

Il Barone **A. S. de Rothschild**, Vicepresidente e rappresentante dell'I. R. Istituto privilegiato di Credito pel Commercio e pell' Industria a Vienna;

La casa bancaria **S. M. de Rothschild** in Vienna;

Il Marchese **Raffaele de Ferrari Duca di Galliera** in Bologna;

Il Duca **Luigi Melzi** in Milano;

Il Conte **Giuseppe Archinto** in Milano;

Pietro Bastogi in Livorno;

Fratelli Rothschild in Parigi;

F. Blount et C. in Parigi;

Paolo Talabot in Parigi;

N. M. Rothschild e figli in Londra;

Samuele Laing in Londra;

Matteo Uzielli in Londra;

venne trasmesso ai suddetti Signori l'esercizio e il godimento delle strade ferrate Lombardo-Venete, come pure il compimento di tutta la rete delle ferrovie, con i diritti ed obblighi contemplati nella succennata Convenzione.

Colla suprema risoluzione del 1° Maggio 1856 venne pure graziosamente accordata una modificazione nell'applicazione degli articoli 43 et 44 della predetta Convenzione, mercè la quale le Azioni ed Obbligazioni possono venire emesse del valor nominale di a. L. 576 (invece che a. L. 600) pari a franchi 500 o lire 20 sterline.

Colla Concessione del 17

I. R. priv. de Crédit pour le Commerce et l'Industrie à Vienne;

Le Baron **A. S. de Rothschild**, Vice-Président représentant la Société I. R. priv. de Crédit pour le Commerce et l'Industrie à Vienne;

La maison de banque **S. M. de Rothschild** à Vienne;

Le Marquis **Raphaël de Ferrari, Duc de Galliera** à Bologne;

Le Duc **Louis de Melzi** à Milan;

Le Comte **Joseph Archinto** à Milan;

Pierre Bastogi à Livourne;

de Rothschild frères à Paris;

F. Blount et Comp. à Paris;

Paulin Talabot à Paris;

N. de Rothschild et fils à Londres;

Samuel Laing à Londres;

Mathieu Uzielli à Londres.

Le Gouvernement Autrichien a cédé aux personnes ci-dessus dénommées, avec tous les droits et obligations qui sont expressément mentionnés aux dits actes, l'exploitation et l'usage des chemins de fer Lombard-Vénitiens, comme le droit à l'achèvement et à la construction du réseau entier.

Par décision spéciale de S. M. I. R. A. en date du 1er Mai 1856 les articles 43 et 44 ont été modifiés et il a été permis aux Concessionnaires d'émettre des Actions et Obligations de la valeur nominale de 576 livres autrichiennes soit 500 francs ou 20 L. St. au lieu de 600 livres autrichiennes.

Par l'acte de Concession en

Stuhle, dann den Regierungen von Oesterreich, Toscana, Modena und Parma ertheilten Concession vom 17 März 1856 wurde dem **Marquis Raphael de Ferrari Herzoge von Galliera**, in seinem Namen und als Bevollmächtigtem der erwähnten Theilnehmer das Recht, die Italienische Central-Eisenbahn auf deren Rechnung zu bauen und in Betrieb zu setzen, unter den in dieser Concession angegebenen Bestimmungen überlassen. Nachdem nun diese Theilnehmer erklärt haben, sämmtliche in dem Uebereinkommen vom 14 März 1856 und in der Concession vom 17 März 1856 erworbenen Rechte mit allen daran geknüpften Verbindlichkeiten einer anonymen Gesellschaft zu übertragen, so wird auf Grundlage dieser Erklärung eine Gesellschaft gebildet, deren Rechte, und Verbindlichkeiten durch das abschriftlich beiliegende Uebereinkommen vom 14 März 1856, dann der, gleichfalls in Abschrift angeschlossenen Concession vom 17 März 1856 mit dem sie ergänzenden Bedingniss-Hefte und der ursprünglichen Convention vom 1 Mai 1851 und durch die nachfolgenden Statuten bestimmt worden.

Marzo 1856 conferita dalla Santa Sede e dai Governi dell'Austria, Toscana, Modena e Parma, venne ceduto il diritto al signor marchese **Raffaele de Ferrari Duca di Galliera** in proprio nome e quale plenipotenziario dei sunnominati Signori Concessionari, di costruire per loro conto e di attivare la strada ferrata dell'Italia centrale, sotto le condizioni stabilite nella Concessione suddetta.

E poichè i suddetti Signori Cointeressati hanno dichiarato di voler trasmettere ad una Società anonima tutti i diritti acquisiti, non che gli obblighi scaturienti dalla Convenzione 14 Marzo 1856, e dalla Concessione 17 Marzo 1856 così in base di tale dichiarazione viene costituita una Società, i cui diritti ed obblighi vengono determinati dalla annessa Convenzione 14 Marzo 1856, dalla pure unita Concessione 17 Marzo 1856 col Capitolato integrante la medesima, dall'originaria Convenzione del 1.° Marzo 1851 e dal seguente Statuto.

date du 17 Mars 1856, émané du Saint Siége et des Gouvernements d'Autriche, de Toscane de Modène, et de Parme il a été accordé au **Marquis de Ferrari, Duc de Galliera**, en son nom et comme fondé de pouvoirs des Concessionnaires ci-dessus dénommés, le droit de construire et d'exploiter pour leur compte le chemin de fer de l'Italie centrale, selon les dispositions portées auxdits actes.

Les Concessionnaires susdits ayant déclaré vouloir apporter et transmettre à une Société anonyme les droits et charges résultant de la Convention du 14 Mars 1856 et de l'acte de Concession du 17 Mars 1856, il s'est formé conformément à cette déclaration, une Société dont les droits et charges sont déterminés par la Convention du 14 Mars 1856, par la Concession du 17 Mars 1856, le Cahier des charges qui en fait partie, et par la Convention du 1 Mai 1851, ci-annexées, et enfin par les Statuts suivants:

I. Abschnitt.

Name, Sitz, Zweck und Dauer der Gesellschaft.

§. 1.

Die Gesellschaft wird den Na-

Titolo I.

Denominazione, sede e durata della Società.

Articolo 1.

La Società s'intitola « I. R.

Titre I.

Dénomination, siége, objet et durée de la Société.

Article 1.

La Société prend le nom de

men k. k. priv. lomb.-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft führen, ihren Sitz in Wien haben und bei dem k. k. n. ö. Handelsgerichte protokollirt werden.

§. 2.

Die Gesellschaft hat zum Zwecke:

a) den Bau, die Vollendung und den Betrieb, der in dem Uebereinkommen vom 14 März 1856 und in der Concession vom 17 März 1856 überlassenen und bewilligten Eisenbahnen;

b) jene Eisenbahnlinien, auf welche der Gesellschaft durch das erwähnte Uebereinkommen und die gedachte Concession ein bedingtes Vorrecht eingeräumt wurde, sowie alle Bahnen, auf welche ihr eine Concession verliehen, oder welche von ihr erworben oder in Pacht genommen worden, zu bauen und in Betrieb zu setzen; endlich,

c) jene Bauten und Unternehmungen auszuführen, zu welchen die Berechtigung in dem §. 42 des Uebereinkommens und im §. 51 des der Concession vom 17 März 1856 beigelegten Bedingniss Heftes zugesichert wurde.

§. 3.

Sobald 30 Percent des Gesellschafts-Capitales eingezahlt sind ist die Gesellschaft berechtigt sich zu constituiren und in

Società privilegiata delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia centrale », avrà la sua sede in Vienna, e sarà iscritta presso l'I. R. Tribunalo di Commercio dell'Austria inferiore.

Articolo 2.

L'oggetto della Società è:

a. di costruire, compire ed attivare le strade ferrate cedute ed accordate colla Convenzione 14 Marzo 1856 e colla Concessione 17 Marzo 1856;

b. di costruire ed esercitare quelle linee, relativamente alle quali le sunaccennate Convenzione e Concessione accordano alla Società un condizionale diritto di prelazione, come pure tutte quelle strade ferrate che verranno in seguito concedute alla Società o che verranno dalla medesima acquistate o prese in appalto;

c. di eseguire quelle costruzioni ed attivare quelle imprese ad assumere le quali le danno diritto l'art. 42 della sumenzionata Convenzione e l'articolo 51 del Capitolato annesso alla Concessione 17 Marzo 1856.

Articolo 3.

Appena versato il 30 0/0 del capitale sociale, la Società avrà il diritto di costituirsi ed entrare in attività; la sua durata

Compagnie I. R. privilégiée des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale.

Le siége de la société est à Vienne, elle sera enregistrée au Tribunal I. et R. de Commerce de l'Autriche inférieure.

Article 2.

Cette Société a pour objet:

a) La construction, l'achèvement et l'exploitation des lignes cédées ou concédées, par les Actes relatés ci-dessus.

b) La construction et l'exploitation de tous autres chemins de fer qui pourraient être ultérieurement concédés à la Société, pris à bail, ou achetés par elle, et spécialement de ceux sur lesquels les actes susdits lui accordent un droit de préférence.

c) L'exécution de tous les établissements et entreprises autorisés par l'article 42 de la Convention susdite, et par l'article 51 du Cahier des charges annexé à la Concession du 17 Mars 1856.

Article 3.

Aussitôt que le 30 0/0 du capital social aura été versé, la Société aura le droit de se constituer et d'entrer en activité.

Wirksamkeit zu treten; ihre Dauer reicht nicht über den 31 December 1948.

2. Abschnitt.

Gesellschaftsfond, Actien, Einzahlungen.

§. 4.

Der Gesellschaftsfond ist auf L. a. 180 Millionen bestimmt und wird durch 312 500 Actien jede zu L. a. 576 oder 500 Francs oder 20 L. St. gedeckt.

Diese Actien werden so ausgestellt, dass sie in Oesterreich, in Italien, in Frankreich and England negocirt werden konnen.

Ueberdiess wird die Gesellschaft jedes Anlehen aufnehmen dürfen, welches von der Generalversammlung der Actionäre beschlossen und von der Regierung genehmigt worden ist.

§. 5.

Jede Actie gibt das Recht auf einen gleichen Antheil an dem Vermögen der Gesellschaft und an den Erträgnissen des Unternehmens.

Jeder Actienbesitzer unterzieht sich aber auch den statutenmässigen Verpflichtungen.

§. 6.

Der Actionär, oder dessen Erbe ist nicht befugt gegen die Gesellschaft irgend eine Sicherstellungs-Massregel zur Wahrung seiner Rechte anzuwenden, über die Verwaltung des Gesellschafts-Vermögens eine Rech-

non oltrepasserà il 31 Dicembre 1948.

Titolo II.

Fondo sociale, Azioni, versamenti.

Articolo 4.

Il fondo sociale è fissato in 180 millioni di lire austriache divise in 312,500 Azioni, ciascuna di 576 lire austr. ossia di 500 franchi, o di 20 lire sterline.

Queste Azioni verranno emesse in modo, che possano essere negoziate in Austria, Italia, Francia ed Inghilterra.

La Società è inoltre autorizzata ad assumere tutti quei prestiti che saranno stati determinati dall'Assemblea generale degli Azionisti e acconsentiti dal Governo.

Articolo 5.

Ogni Azione conferisce il diritto ad una parte eguale del patrimonio sociale, e degli utili dell' Impresa; epperò ciascun possessore d' Azioni si sottomette agli obblighi portati dallo Statuto.

Articolo 6.

L'Azionista ovvero il di lui erede non ha la facoltà di prendere contro la Società qualsinsi misura di garanzia a tutela dei suoi diritti, nè di chiedere un resoconto dell'amministrazione del patrimonio sociale, in modo

Elle finira le 31 Décembre 1948.

Titre II.

Fonds social, Actions, versements.

Article 4.

Le fonds social est fixé à 180 millions de livres autrichiennes; il est représenté par 312,500 Actions de 576 livres autr. soit 500 francs ou 20 L. St. chacune.

Les Actions seront libellées de manière à pouvoir être négociées dans l'Empire d'Autriche, en Italie, en France et en Angleterre. La Société pourra contracter tous emprunts votés par l'Assemblée générale des Actionnaires, avec l'approbation du Gouvernement.

Article 5.

Chaque Action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise; la possession d'une Action emporte adhésion aux Statuts de la Société.

Article 6.

Les Actionnaires ou ses héritiers ne peuvent provoquer l'intervention des tribunaux pour garantir leurs droits, ni s'immiscer dans l'administration de la Société ou exiger des comptes, si ce n'est d'après

nungslegung in anderer als in der statutenmässigen Weise zu verlangen oder an der Verwaltung selbst theilzunehmen, wenn er hiezu nicht statutenmässig berufen ist.

§. 7.

Durch die Einzahlung von 30 Percenten auf eine Actie werden die Rechte und Verpflichtungen eines Mitgliedes der Gesellschaft begründet.

Die geschehene Einzahlung dieser 30 Percente wird durch einen Interimsschein, welcher gegen die Actie ausgewechselt wird, die weitere Einzahlung aber auf der Actie selbst bestätigt.

§. 8.

Die Actien werden von einem der Verwaltungsräthe und einem von dem Verwaltungsrathe bestellten Beamten der Gesellschaft unterfertigt mit dem Siegel der Gesellschaft versehen und mit einem Randausschnitte hinausgegeben. Jeder Actie ist die entsprechende Anzahl von Coupons beigefügt, gegen deren Beibringung die Zinsen und Dividenden bezahlt worden.

§. 9.

Die Actien und Coupons lauten auf Ueberbringer, die Gesellschaft erkennt daher auch nur den Ueberbringer als den Eigenthümer. Sie wird aber auf Verlangen des Eigenthümers seine Actien in den dazu bestimmten Cassen in Verwahrung nehmen und die Zinsen und Dividenden gegen Vorwei-

diverso da quello contemplato dallo Statuto, oppure di prendere parte all'amministrazione quniora non vi fossero chiamati in forza dello Statuto.

Articolo 7.

Mediante il pagamento del 30 0/0 dell' importo dell'Azione si acquistano i diritti ed incontrano gli obblighi di Membro della Società.

L'effettuato versamento del 30 0/0 viene constatato da un certificato interinale, che verrà scambiato contro l'Azione, sulla quale verranno certificati gli ulteriori versamenti.

Articolo 8.

Le Azioni saranno firmate da un Membro del Consiglio d'Amministrazione e da un impiegato della Società a ciò delegato dal Consiglio, munite del sigillo della Società e staccate da un libro a matrice.

A ciascheduna Azione è annesso il numero corrispondente di Coupons, verso la cui presentazione verranno pagati gli interessi e i dividendi.

Articolo 9.

Le Azioni ed i Coupons sono al presentatore, laonde la Società non riconosce come proprietario se non il portatore.

Essa però a richiesta del proprietario riceverà le di lui Azioni in custodia nelle casse a tal uopo determinate ed eseguirà il pagamento degli interessi e dividendi verso pre-

les règles portées aux présents Statuts.

Article 7.

Le versement de 30 0/0 sur une Action, confère les droits et impose les obligations qui résultent de la qualité d'Actionnaire.

Ce paiement est constaté par la remise d'un certificat provisoire auquel sera substitué un titre d'Action définitif.

Les versements ultérieurs seront mentionnés sur ce titre.

Article 8.

Les Actions sont revêtues de la signature d'un Membre du Conseil d'Administration et d'un employé de la Société délégué à cet effet par le Conseil. Elles sont frappées du timbre de la Société et extraites d'un registre à souche. Chaque Action est pourvue d'un certain nombre de Coupons, sur la présentation desquels seront payés les intérêts et dividendes.

Article 9.

Les Actions et Coupons d'intérêts sont au porteur. La Société ne reconnait pour propriétaire que le porteur du titre. Elle autorisera cependant le dépôt et la conservation des Actions dans les caisses sociales et fera effectuer le paiement des intérêts et des dividendes sur la présentation du certificat

sung des ihm hinausgegebenen Depositenscheines erfolgen.

Auf Verlangen des Besitzers können die Actien übrigens auch auf bestimmte Namen geschrieben werden.

§. 10.

Gegenüber der Gesellschaft gilt immer nur eine Person als Actionär. Interimsscheine und Actien sind untheilbar.

§. 11.

Die Einzahlungen werden in Metall-Währung geleistet, und zwar in Wien an die Gesellschaftscasse, in Mailand, Paris und London aber an die von dem Verwaltungsrathe bestimmten Cassen, and unter den von demselben festgesetzten Bedingungen.

Die erste Raten-Einzahlung darf 30 Percente des Actien-Capitals nicht übersteigen.

Jede weitere Einzahlung muss wenigstens einen Monat vor Ablauf der zur Zahlung festgesetzten Frist durch die amtliche Zeitung von Wien, Venedig, Mailand, Florenz, in dem Moniteur von Paris und der Times zu London von dem Verwaltungsrathe kundgemacht werden, wie denn überhaupt jede auf die Besitzer von Actien bezügliche Veröffentlichung durch die genannten Journale zu erfolgen hat.

§. 12.

Wird die Einzahlung zur festgesetzten Zeit nicht geleistet, so ist die Gesellschaft berechtigt, jene Actien, auf welche die

sentazione della ricevuta di deposito allo stesso rilasciata.

A richiesta dei possessori le Azioni possono eziandio venire intestate a nomi determinati.

Articolo 10.

La Società riconosce una sola persona quale Azionista. I certificati interinali o le Azioni sono indivisibili.

Articolo 11.

I pagamenti si effettueranno in valuta metallica a Vienna presso la cassa sociale, in Milano, Parigi e Londra presso le casse e sotto le condizioni che verranno stabilite dal Consiglio d'Amministrazione.

Il versamento della prima rata non deve oltrepassare il 30 0/0 dell' importo di un'Azione, l'epoca di ogni ulteriore versamento verrà fatta conoscere dal Consiglio d'Amministrazione col mezzo dei giornali ufficiali di Vienna, Venezia, Milano e Firenze, del Monitore di Parigi, e del Times di Londra, almeno un mese prima della scadenza prefissa al pagamento, così puro avrà luogo per mezzo dei giornali succennati qualunque pubblicazione concernente i possessori d'Azioni.

Articolo 12.

Laddove il versamento non venisse effettuato entro il tempo stabilito, la Società avrà il diritto di far vendere le Azioni,

de dépôt. Elle pourra même sur la demande des Actionnaires, délivrer des Actions nominatives

Article 10.

La Société ne reconnait qu'un seul propriétaire pour chaque titre; les certificats provisoires et les Actions sont indivisibles.

Article 11.

Les versements se feront en monnaie et espèces métalliques à Vienne dans la caisse sociale, à Milan, Paris et Londres dans les caisses et aux conditions determinées par le Conseil d'Administration.

Le premier versement appelé ne pourra être inférieur à 30 0 0 du capital des Actions.

Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé au moins un mois avant l'époque fixée pour le paiement dans la Gazette officielle de Vienne et dans celles de Venise, Milan, Florence; à Paris, dans le Moniteur et à Londres, dans le Times, par les soins du Conseil d'Administration.

Toute publication intéressant les Actionnaires aura lieu par la voie des mêmes journaux.

Article 12.

La Société est autorisée à vendre les Actions sur lesquelles les versements n'auront pas été faits dans les délais

Einzahlungen nicht rechtzeitig geleistet wurden, zu verkaufen. Zu diesem Ende aber müssen die Nummern dieser Actien unter Bekanntmachung der mit der Versäumniss der Zahlung verbundenen Folgen in den im §. 11 erwähnten Zeitungsblättern kund gemacht werden.

Binnen dreissig Tagen nach dieser Veröffentlichung, welche von dem letzten Tage zu berechnen sind, an dem die Einschaltung in die verschiedenen Journale erfolgte, kann der Säumige unter gleichzeitiger Berichtigung von 5 Porcent Verzugszinsen die Einzahlung nachträglich leisten, ist diess aber nicht geschehen, so ist die Gesellschaft ohne Zustellung oder sonstige weitere Förmlichkeit berechtigt, durch Börsenmäkler an den Börsen zu Wien, Mailand, Paris oder London Duplicate von Actien auf Rechnung und Gefahr des Säumigen auf einmal oder nach und nach verkaufen zu lassen.

sulle quali esso non avvenne entro il termine prescritto. A questo fine i numeri di tali Azioni dovranno pubblicarsi mediante i giornali menzionati all'Articolo 11 colla notificazione delle conseguenze derivanti dalla mora al pagamento.

Entro il termine di 30 giorni successivi a tale pubblicazione, che si riterranno decorribili dall'ultimo giorno in cui sarà seguita l'inserzione in alcuno dei detti giornali, l'Azionista moroso potrà effettuare il pagamento arretrato, però col versamento contemporaneo dell'interesse di mora in ragione del 5 0/0.

Nel caso poi che il detto termine fosse scaduto infruttuosamente, la Società sarà autorizzata senza alcun'altra diffida o formalità a far realizzare a mezzo di Agenti di Cambio alle borse di Vienna, Milano, Parigi e Londra i duplicati delle suddette azioni, in una o più riprese a rischio e pericolo dell'Azionista moroso.

fixés à cet effet; les numéros de ces titres seront publiés dans les journaux désignés à l'article 11 avec indication des conséquences de ce retard.

Trente jours après cette publication, à partir de la dernière insertion qui aura été faite dans les journaux, si l'Actionnaire n'a pas opéré les versements, avec l'intérêt à 5 0/0 pour chaque jour de retard, la Société, sans mise en demeure, et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des Actions, sur duplicata, aux bourses de Vienne, Milan, Paris et Londres par l'entremise d'un Agent de change, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

§ 13.

Die Actien, welche verkauft worden sind, sind ungültig und es werden dem Käufer neue Actienscheine, welche die nämliche Nummer wie die ungültig gewordenen führen, erfolgt. Der aus dem Verkaufe erzielte Erlös wird nach Abschlag der Kosten und Zinsen zunächst zur Deckung der nicht gelei-

Articolo 13.

Le Azioni vendute non sono più valide, e in loro vece si rimetteranno ai compratori nuove Azioni sotto i medesimi numeri delle perente; il ricavo della seguita vendita detratte le spese e gli interessi, si erogherà nel coprire le rate rimaste insolute, e l'eventuale sopravanzo sarà devoluto al

Article 13.

Les titres des Actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux portant le même numéro que ceux qui auront été annulés.

Le prix à provenir de la vente, déduction faite des frais et intérêts dus, sera appliqué aux versements en retard.

steten Einzahlungen angewendet, der allfällige Ueberschuss fällt dem früheren Eigenthümer der Actien zu.

§. 14.

Actien sind kein Gegenstand eines gültigen Verkehrs, wenn auf denselben nicht die ordnungsmässige Bestätigung aller verfallenen Einzahlungen angemerkt ist.

§. 15.

Mit der erfolgten vollständigen Einzahlung des Capitals ist der Actionär jeder ferneren Zahlungsverbindlichkeit enthoben. Nachzahlungen konnen gegen den Willen des Actionärs, nicht gefordert werden.

§. 16.

Wenn ein Interims-oder Depositenschein, eine Actie oder ein Coupon in Verlust geräth, vernichtet oder entwendet wird, so ist die Amortisirung dieser Documente bei dem competenten Gerichte zu erwirken.

proprietario delle Azioni perente.

Articolo 14.

Le Azioni sulle quali non è certificato regolarmente il seguito versamento di tutte le rate già scaduto non sono oggetto di valida contrattazione.

Articolo 15.

Coll'integrale versamento del capitale l'Azionista è sollevato da qualsiasi ulteriore obbligo di pagamento, epperò contro la volontà dell'Azionista non si potranno esigere ulteriori pagamenti.

Articolo 16.

Accadendo lo smarrimento, la distruzione o sottrazione di un certificato interinale o di deposito di un'Azione o Coupon dovrà seguirne l'ammortizzazione per mezzo della Autorità competente.

L'excédant s'il y a, lieu appartiendra à l'Actionnaire exproprié.

Article 14.

La négociation de toute Action ne portant pas la mention régulière des versements échus est nulle de plein droit.

Article 15.

Les Actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque Action; au delà, tout appel de fonds est interdit.

Article 16.

En cas de perte, vol ou destruction des Titres, le tribunal compétent aura à prononcer la nullité de ces Titres d'après les lois en vigueur.

3. Abschnitt.

Geschäftsführung der Gesellschaft.

§ 17.

Die Gesellschaft wird vertreten

a) von der Generalversammlung der Actionäre,

b) von dem Verwaltungsrathe.

A. Generalversammlung der Actionäre.

§. 18.

Die statutenmässig gebildete Generalversammlung entschei-

Titolo III.

Gestione della Società.

Articolo 17.

La Società viene rappresentata

a. dall'Adunanza Generale degli Azionisti.

b. dal Consiglio d'Amministrazione.

A. Adunanza generale degli Azionisti

Articolo 18.

L'Adunanza generale costituita in conformità dello Sta-

Titre III.

Administration de la Société.

Article 17.

La Société est représentée

a) par l'Assemblée Générale des Actionnaires.

b) par le Conseil d'Administration.

A. Assemblée générale des Actionnaires.

Article 18.

L'Assemblée générale régulièrement constituée prononce

det über die ihr ausschliesslich vorbehaltenen oder von dem Verwaltungsrathe ihrer Entscheidung unterzogenen Angelegenheiten und ist hiebei nur durch die allgemeinen gesetzlichen und die statutenmässigen Bestimmungen beschränkt. Ihren innerhalb dieser Schranken gefassten Beschlüssen muss sich jeder Actionär fügen.

§. 19.

In den Wirkungskreis der Generalversammlung ausschliesslich gehören:

a) Die Ernennung der Verwaltungsräthe oder die Genehmigung der nach §. 37 getroffenen provisorischen Wahl von Mitgliedern des Verwaltungsrathes und die Bestimmung der Bezüge derselben;

b) die Prüfung und Genehmigung der Jahresrechnungen;

c) die Bestimmungen der jährlichen Dividende;

d) die Entscheidung über die Erbauung solcher Eisenbahnen, welche nicht schon nach dem Uebereinkommen vom 14 März 1856 und der Concession vom 17 März 1856 gebaut werden müssen und die Pachtung oder Erwerbung von Eisenbahnen;

e) die Vermehrung des Gesellschaftsfonds durch Hinausgabe neuer Actien und Aufnahme von Anlehen;

f) die Verfügung über den Reservefond für den Fall der Auflösung oder Erlöschung der Gesellschaft, sowie für

tuto decide sopra tutti gli oggetti alla stessa esclusivamente riservati o che il Consiglio d' Amministrazione sottopone alla di lei approvazione e non è in ciò circoscritta che dalle disposizioni generali di legge e dagli Statuti.

Ogni Azionista deve assoggettarsi alle determinazioni da lei prese entro questi limiti

Articolo 19.

I seguenti oggetti sono di esclusiva attribuzione dell'Adunanza generale:

a. La nomina dei Membri del Consiglio d'Amministrazione o l'approvazione di quegli eletti provvisoriamente a termini dell'Art. 37, e la determinazione del loro emolumenti.

b. L'esame e l'approvazione dei bilanci annuali.

c. Lo stabilire degli annui dividendi.

d. La decisione intorno la costruzione di strade ferrate, la cui costruzione non fosse imposta dalla Convenzione 14 Marzo 1856 e dalla Concessione 17 Marzo 1856, non che intorno all'appalto od acquisto di strade ferrate.

e. L'aumento del Fondo sociale mediante emissione di nuove azioni od assunzione di prestiti.

f. La disposizione del Fondo di riserva per il caso di scioglimento o di estinzione della Società, come pure nel caso

sur toutes les affaires de la Société dont la décision lui est réservée exclusivement, ou sur lesquelles elle est consultée par le Conseil d'Administration, sous la réserve des prescriptions légales et des dispositions des présents Statuts. Les décisions prises par l'Assemblée générale dans ces limites obligent tous les Actionnaires.

Article 19.

Sont exclusivement réservés à la décision de l'Assemblée générale les objets suivants:

a) Le choix des Membres du Conseil d' Administration, l'approbation des Membres provisoirement élus, conformément à l'article 37, et la fixation des indemnités qui leur sont attribuées.

b) L'examen et l'approbation des comptes annuels.

c) La détermination des dividendes annuels.

d) La décision relative à la construction de tous chemins de fer non compris dans les actes de Conventions et Concessions en date du 14 et du 17 Mars 1856, ainsi que l'acquisition ou la prise en fermo des chemins de fer.

e) L'augmentation du Fonds social par l'émission de nouvelles Actions ou par des emprunts.

f) La disposition du Fonds de réserve, en cas de dissolution de la Société, ou en cas de rachat des chemins de fer,

den Fall als die Eisenbahnen nach Ablauf von wenigstens 30 Jahren von den hohen Regierungen eingelöst werden würden;

g) Abänderungen der Statuten oder Zusätze zu denselben, endlich.

h) die Auflösung der Gesellschaft vor dem Ablaufe des Jahres 1948 oder die Fortdauer derselben über die Zeit hinaus.

Zur Durchführung der sub c, g und h erwähnten Beschlüsse ist die allerhöchste Genehmigung einzuholen.

che le strade ferrate venissero riacquistate dagli Eccelsi Governi dopo lo spazio di 30 anni almeno.

g. I cangiamenti dello Statuto o le aggiunte al medesimo.

h. Finalmente:

Lo scioglimento della Società avanti il termine dell'anno 1948, o la continuazione della medesima oltre l'anno suddetto.

L'esecuzione delle deliberazioni menzionate sub c, *g* e *h* non potrà aver luogo se non dopo riportata l'approvazione Sovrana

après un délai de 30 ans par les Gouvernements intéressés.

g) Les modifications ou additions à apporter aux Statuts.

h) La dissolution de la Société avant la fin de l'année 1948, ou sa prolongation.

L'approbation du Gouvernement sera nécessaire pour l'exécution des décisions à prendre sur les matières mentionnées aux lettres c, *g*, *h*.

§. 20.

Die Generalversammlung wird alljährlich in Wien im Mai, aber auch ausser dieser Zeit so oft abgehalten, als es der Verwaltungsrath für nothwendig erachtet.

Articolo 20.

L'Adunanza generale si riunirà ogni anno a Vienna nel mese di Maggio, ed inoltre ogni qualvolta il Consiglio d'Amministrazione crederà necessario di convocarla.

Article 20.

L'Assemblée générale se réunit chaque année à Vienne dans le courant du mois de Mai. Elle se réunit en outre extraordinairement toutes les fois que le Conseil d'Administration en reconnait la nécessité.

§. 21.

Die Einberufung der Generalversammlung wird wenigstens 30 Tage vor dem Zusammentreten derselben in den Journalen (§. 11) veröffentlicht.

Articolo 21.

L'Adunanza generale sarà convocata mediante avviso da inserirsi nei giornali almeno 30 giorni avanti la riunione (Art. 11).

Article 21.

La convocation de l'Assemblée générale est faite par un avis publié 30 jours au moins avant l'époque de la réunion, et inséré dans les journaux (Article 11).

§ 22.

So oft andere, als die im §. 19 a, b, c erwähnten Gegenstände der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden, ist immer auch das Programm der Berathungs-Gegenstände zu veröffentlichen, und es darf sodann, ausser den oben erwähnten Gegenständen

Articolo 22.

Ogni qualvolta verranno presentati alla deliberazione dell'Adunanza generale oggetti diversi dai contempiati nell'Articolo 19 *a*, *b*, *c* si pubblicherà anche il programma degli oggetti da discutersi, e quindi non potranno esser prese delibera zioni obbligatorie per la So-

Article 22.

Lorsque l'Assemblée générale doit être appelée à délibérer sur des objets autres que ceux indiqués à l'Article 19 *a*, *b*, *c*, les avis de convocation devront mentionner expressément l'objet des délibérations, et il ne pourra y avoir lieu à délibérer et à prendre des décisions va

über keine anderen als über die im Programme angeführten Angelegenheiten ein die Gesellschaft bindender Beschluss gefasst werden.

§ 23.

Der Generalversammlung können nur Actionäre beiwohnen, welche wenigstens 40 Interimsscheine oder Actien besitzen und dieselben nicht später als 14 Tage vor dem Zusammentreten der Generalversammlung bei einer der im §. 11 erwähnten Cassen hinterlegt haben.

§. 24.

Der Actionär, der an den Berathungen theilnehmen will, muss entweder persönlich erscheinen, oder sich durch einen anderen von ihm schriftlich bevollmächtigten stimmfähigen (§. 23) Actionär vertreten lassen, welcher sich mit einer Vollmacht auszuweisen hat, die nach dem, von dem Verwaltungsrathe bestimmten Formulare ausgestellt ist. Nur gesetzliche Vertreter von Minderjährigen oder Curanden, Vorsteher einer Gemeinde, Corporation oder einer öffentlichen Anstalt können, ohne selbst Actionäre zu sein, berathen und abstimmen.

§. 25.

Die Abstimmung geschieht öffentlich, es sei denn, dass 20 Mitglieder die geheime Abstimmung verlangen. Die Wahlen geschehen mittelst Stimmzettel.

cietà, tranne le concernenti gli argomenti accennati, e quelli contenuti nel programma.

Articolo 23.

All'Adunanza generale non sono ammessi Azionisti che non siano possessori almeno di 40 Certificati interinali od Azioni e non le abbiano depositate al più tardi 14 giorni prima della riunione dell'Adunanza generale, presso una delle casse menzionate all'Art. 11.

Articolo 24.

L'Azionista che vorrà prender parte alle deliberazioni dovrà intervenire in persona, o farsi rappresentare da un altro Azionista avente voto (Art. 23) mediante procura per iscritto da prodursi in conformità alla modula prescritta dal Consiglio d'Amministrazione.

Soltanto i legali rappresentanti di minori e curatelati e i capi di comunità, corporazioni o pubblici istituti sono autorizzati, a disentere e votare senz'essere essi stessi Azionisti.

Articolo 25.

La votazione avrà luogo pubblicamente, a meno che 20 (venti) Soci non domandassero lo scrutinio secreto. Le nomine si fanno per via di schede.

lables, que sur les matières spécifiées ci-dessus ou celles qui auront été annoncées dans les publications prescrites.

Article 23.

L'Assemblée générale se compose de tous les Actionnaires propriétaires d'au moins 40 Actions ou certificats provisoires, qui devront être déposés au plus tard, 14 jours avant la réunion, dans une des caisses indiquées à l'Article 11.

Article 24.

Les Actionnaires appelés à prendre part aux délibérations de l'Assemblée générale peuvent y assister en personne ou s'y faire représenter par un délégué muni de pouvoirs écrits et qui ait déjà le droit luimême d'assister à l'Assemblée (Article 23).

La forme des pouvoirs sera déterminée par le Conseil d'Administration.

Les tuteurs et curateurs au nom de leurs pupilles, les chefs de corporations, communautés, établissemens publics, pourront seuls prendre part aux délibérations sans être eux-mêmes Actionnaires.

Article 25.

Les votes sont donnés publiquement.

Le scrutin secret sera appliqué s'il est réclamé par 20 Membres.

Les élections se font par scrutin.

§. 26.

Der Besitz von je 40 Actien gibt das Recht auf Eine Stimme. Doch darf ein Actionär für sich nicht mehr als 10 und für sich und zugleich als Bevollmächtigter eines andern stimmfähigen Actionärs nicht mehr als 20 Stimmen in sich vereinigen.

§. 27.

Die Beschlüsse der Generalversammlung werden in allen Fällen, in welchen nach diesen Statuten nicht anders verfügt ist, mit absoluter Stimmenmehrheit gefasst. Sie sind nur dann gültig, wenn wenigstens 30 Actionäre oder Bevollmächtigte zugegen sind und wenn die anwesenden Actionäre den zwanzigsten Theil des Gesellschaftsfonds vertreten.

§. 28.

Wenn es sich aber um die Entscheidung über die im §. 19 lit. d bis h angeführten Gegenstände handelt, ist eine Stimmenmehrheit von zwei Drittheilen der anwesenden Mitglieder nothwendig.

Diese müssen wenigstens 40 an der Zahl sein und den zehnten Theil des Gesellschaftsfonds vertreten.

§. 29.

Wenn die im §. 27 und 28 festgestellten Bedingungen zur Gültigkeit eines Beschlusses nicht erfüllt werden können, so ist eine neuerliche Generalversammlung einzuberufen,

Articolo 26.

Il possesso di 40 Azioni dà diritto ad un voto. Un Azionista non può riunire in sè per proprio conto che 10 voti, e per sè e come procuratore d'un altro Azionista abilitato a votare, non può riunire più di 20 voti.

Articolo 27.

Tutte le determinazioni dell'Adunanza generale, eccettuati i casi in cui lo Statuto disponga diversamente, saranno prese a pluralità assoluta di voti. Affinchè le deliberazioni sieno valide, è necessario che siano presenti almeno 30 Azionisti in proprio o come procuratori, e che rappresentino la 20ª parte del Fondo sociale.

Articolo 28.

Qualora trattisi di decidere di alcuno degli oggetti compresi nell'Articolo 19 lettera *d* sino *h* richiedesi una maggioranza di due terzi dei Membri presenti, i quali devono essere almeno 40 e rappresentare la 10ª parte del Fondo sociale.

Articolo 29.

Nel caso in cui le condizioni stabilite nell'Articolo 27 e 28 per rendere valide le deliberazioni, non potessero venire adempite, sarà convocata una nuova Adunanza generale, le

Article 26.

Chaque nombre de quarante Actions donne droit à une voix. Le même Actionnaire ne peut cependant réunir plus de dix voix en son nom personnel ou de vingt voix tant en son nom, que comme représentant d'autres Actionnaires ayant droit de voter.

Article 27.

Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité absolue des voix, dans tous les cas où les présents Statuts n'exigent pas une majorité spéciale.

Les décisions, pour être valables doivent être prises avec le concours d'au moins trente Actionnaires ou Fondés de pouvoir, possédant entre eux au moins le vingtième du Fonds social.

Article 28.

Les délibérations concernant les objets indiqués à l'Article 19 *d*, *h*, ne seront valables qu'autant qu'elles auront été votées à la majorité de deux tiers des voix des Membres présents, au nombre de 40 au moins et représentant ensemble le dixième du Fonds social.

Article 29.

Dans les cas où les conditions prescrites à l'Article 27 pour la validité des décisions de l'Assemblée générale ne seraient point remplies, il sera convoqué une seconde Assem-

welche ohne Rücksicht auf die Anzahl der erscheinenden Actionäre, und der ihnen gehörigen Actien rechtsgültig entscheiden wird. Eine Entscheidung kann aber nur über solche Gegenstände gefasst werden, welche für die letzte Generalversammlung an der Tagesordnung waren.

Diese zweite Einberufung geschieht auf die im §. 21 vorgeschriebene Weise mit dem Beifügen, dass die neuerliche Versammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der theilnehmenden Actionäre und der ihnen gehörigen Interimsscheine oder Actien entscheiden werde. Die Zeit zwischen der Kundmachung und dem Zusammentritte wird auf 20 Tage beschränkt.

§. 30.

Den Vorsitz in der Generalversammlung führt der Präses oder Vice-Präses des Verwaltungsrathes, oder bei deren Verhinderung, das vom Verwaltungsrathe zu deren Stellvertretung bestimmte Mitglied.

Das Amt der Stimmenzählung wird von den zwei meistbetheiligten Actionären und, wenn diese die Function ablehnen würden, von den zunächst Meistbetheiligten versehen.

§. 31.

Die Beschlüsse der Generalversammlung werden in ein vom Secretäre redigirtes, von dem Präses, den zwei Stimmenzählern und dem Secretäre un-

cui risoluzioni saranno valide senza riguardo al numero dei Soci intervenuti, e delle Azioni da essi rappresentate.

Non si potrà decidere però in tale adunanza di altri oggetti, fuorchè quelli contenuti nell'ordine del giorno per la precedente Adunanza.

Questa seconda convocazione seguirà nel modo prescritto nell'Articolo 21 colla diffida che nella nuova Adunanza saranno prese le determinazioni senza riguardo al numero dei Soci intervenuti o dei certificenti interinali o delle Azioni da essi possedute.

Viene limitato a giorni 20 il periodo decorribile dalla convocazione alla riunione dell'Adunanza.

Articolo 30.

L'Adunanza generale viene presieduta dal Presidente o Vice-presidente del Consiglio d'Amministrazione, o in caso di loro impedimento, dall'Amministratore destinato dal Consiglio a sostituirli.

Lo scrutinio delle votazioni verrà eseguito dai due Soci che posseggono il maggior numero d'Azioni, e nel caso in cui questi lo rifiutassero, dai due successivamente maggiori interessati.

Articolo 31.

Le deliberazioni dell'Adunanza generale saranno registrato in un protocollo redatto dal Segretario sottoscritto dal Presidente, dai due scrutatori

blée et ses décisions seront valables quelque soit le nombre des Actionnaires présents et des Actions par eux représentées.

Les délibérations à prendre dans cette seconde réunion ne pourront porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première. La seconde convocation sera faite dans la forme prescrite à l'Article 21, avec l'indication que les résolutions de la nouvelle Assemblée seront en tout cas définitives; le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à 20 jours.

Article 30.

L'Assemblée générale est présidée par le Président du Conseil d'Administration ou par le Vice-président, et en cas d'empêchement par un Membre du Conseil d'Administration désigné par ses Collègues.

Les deux plus forts Actionnaires ou, à leur refus, les deux qui viendront après, jusqu'à acceptation, rempliront les fonctions de scrutateurs.

Article 31.

Les résolutions de l'Assemblée seront constatées dans un procès-verbal rédigé par le Secrétaire, signé par le Président, les deux scrutateurs et le Se-

terfertigtes und von dem l. f. Commissär vidirtes Protokoll aufgenommen. Der Bericht und die Beschlüsse der Generalversammlung, welche der Genehmigung der Staatsvertretung unterliegen, werden in Druck gelegt und veröffentlicht

B. Verwaltungsrath.

§. 32.

Der Verwaltungsrath ist mit der ausgedehntesten Vollmacht zur Verwaltung der Geschäfte der Gesellschaft betraut

Insbesondere ist er berufen:

a) der Generalversammlung über solche Angelegenheiten, deren Entscheidung ihr im §. 19 ausschliesslich vorbehalten ist, seine Anträge zu stellen;

b) die Beschlüsse der Generalversammlung zu vollziehen, oder vollziehen zu lassen;

c) Beträge jeder Art, so wie Käufe oder Einlösung von Grundstücken oder Gebäuden, die zur Ausführung und zum Betriebe der Eisenbahnen nothwendig; und Verkäufe jener unbeweglichen Gegenstände welche für die eben erwähnten Zwecke entbehrlich sind, zu genehmigen oder selbst abzuschliessen, die Anschaffung von Vorräthen, den Ankauf von allen Materialien, Maschinen und anderen Gegenständen, die zum Betriebe erforderlich sind, zu vor-

o dal Segretario e contrassegnate dal Commissario Imperiale.

Il rapporto e le risoluzioni dell'Adunanza generale che sono soggette all'approvazione del Governo, verranno pubblicate colla stampa.

B Consiglio d'Amministrazione.

Articolo 32.

Il Consiglio d'Amministrazione è rivestito del più ampio mandato per amministrare gli affari della società.

Spetta segnatamente al Consiglio:

a. di presentare all'Adunanza generale le sue proposizioni sopra gli affari la cui decisione compete esclusivamente alla stessa a termine dell'Articolo 19;

b. di eseguire o far eseguire le determinazioni dell'Adunanza generale;

c. di stipulare ed approvare contratti d'ogni sorta, quali sarebbero, compere o reluizioni di fondi e di edifizi, necessarii al compimento ed esercizio delle strade ferrate e vendite d'immobili resi superflui allo scopo suespresso di ordinare o praticare acquisti di provvisioni e materiale d'ogni genere, macchine ed altri oggetti richiesti per la gestione dell'impresa;

crétaire, et légalisé par le Commissaire Impérial.

Le rapport fait à l'Assemblée générale ainsi que les résolutions de cette Assemblée soumises à l'approbation du Gouvernement seront imprimés et publiés.

B. Conseil d'Administration.

Article 32.

Le Conseil d'Administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion des affaires de la Société et notamment:

a) Il soumet à l'Assemblée générale toutes les propositions relatives aux affaires dont la décision est réservée exclusivement à l'Assemblée (Article 19).

b) Il exécute et fait exécuter les décisions de l'Assemblée générale.

c) Il passe les traités de toute nature, autorise, ratifie ou effectue par lui-même les achats de terrains et immeubles nécessaires à l'exploitation du chemin de fer ou les vend s'il y a lieu; il règle les approvisionnements et autorise l'achat des matériaux, machines, et tous autres objets nécessaires à l'exploitation.

ordnen oder selbst auszuführen;

d) Ansprüche im gerichtlichen Wege anhängig zu machen oder sie der schiedsrichterlichen Entscheidung zu unterziehen, alle Vergleiche zu schliessen;

e) die Aufhebung gerichtlicher Verbote, und die Löschung grundbüchlicher Einverleibungen bedingt oder unbedingt zu bewilligen;

f) die Anlegung der verfügbaren Gelder zu bestimmen, den Ankauf, die Veräusserung oder Umschreibung von Werthpapieren der Gesellschaft zu verfügen oder zu bewilligen, und jede Art von Quittung auszustellen;

g) die Gebarung des Reservefonds zu bestimmen;

h) die Tarifgebühren und ihre Erhebungsart nach Massgabe der in den Concessionsurkunden und in dem beigefügten Bedingniss-Hefte enthaltenen Bestimmungen fest zu setzen oder zu ändern und die darauf bezüglichen Verhandlungen zu pflegen;

i) die auf die Organisirung des Dienstes und Betriebes Bezug habenden Anordnungen zu treffen;

k) alle Agenten und Beamten der Gesellschaft zu ernennen und zu entlassen, ihren Wirkungskreis und ihre Bezüge zu bestimmen.

Bei Anstellungen, in wie weit sie sich auf die Eisen-

d. di far valere pretese nelle vie legali, o assoggettare le questioni alle decisioni degli arbitri, e di stipulare qualsiasi transazione;

e. di accordare con o senza condizione la rimozione di sequestri giudiziali e la cancellazione nei pubblici libri;

f. di stabilire l'impiego delle somme disponibili, di effettuare ed approvare la compra, vendita e il giro delle carte di credito della Società e di rilasciare ogni sorta di quitanze;

g. di stabilire la gestione del fondo di riserva;

h. di fissare i prezzi di tariffa e il modo di percezione secondo le discipline portate dalla Concessione e dal Capitolato, e così pure d'introdurvi dei cambiamenti e di negoziare in proposito;

i. di dare le disposizioni relative all'organizzazione del servizio e dell'esercizio;

k. di nominare tutti gli agenti e impiegati della Società, e di congedarli, e di determinare le loro attribuzioni ed emolumenti.

In osservanza della Ordinanza Sovrana 19 Decembre

d) Il autorise toutes actions judiciaires, accepte tous compromis et toutes transactions;

e) Il autorise toutes main-levées d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires avec ou sans condition.

f) Il détermine les placements des fonds disponibles, autorise tous retraits de fonds et tous transferts de rente et aliénation de valeurs appartenants à la Société.
Il donne toute quittance;

g) Il règle l'emploi des fonds de réserve.

h) Il fixe et modifie soit les tarifs soit le mode de perception et fait les actes y relatifs, en se conformant aux dispositions des actes de Concession et du Cahier des charges qui y est annexé;

i) Il fait les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin;

k) Il nomme et révoque tous les Agents et Employés, fixe leurs attributions et leurs traitements;

Conformément aux recommandations du Décret du 19

bahnen des lombardisch-venetianischen Königreiches beziehen, hat die Gesellschaft nach Massgabe der kaiserlichen Verordnung vom 19 December 1853 auf die sich um eine Stelle bewerbenden und dazu geeigneten Militärs vorzugsweise Bedacht zu nehmen;

l) seine Befugnisse zum Theile oder gänzlich rücksichtlich eines oder mehrerer bestimmter Geschäfte an andere zu übertragen;

m) die Gesellschaft hinsichtlich aller ihrer Interessen nach Aussen zu vertreten.

§. 33.

Der Verwaltungsrath wird eine General-Direction bestellen, deren Sitz in Verona sein wird. Eine eigene vom Verwaltungsrathe mit Genehmigung der Staatsverwaltung zu erlassende Geschäftsordnung wird die Befugnisse der General-Direction wie auch ihr Verhältniss zu dem Verwaltungsrathe zu Bologna und zu den im lombardisch-venetianischen Königreiche ansässigen Verwaltungsräthen bestimmen.

§. 34.

Die von dem Verwaltungsrathe ausgehenden Urkunden sind gegen die Gesellschaft nur dann beweiskräftig, wenn sie von dem Präses oder dessen Stellvertreter, dann von einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und einem leitenden Beamten

1853 la Società conferirà di preferenza gli impieghi sulle strade ferrate Lombardo-Venete a militari qualificati per i posti a cui rispettivamente aspirano;

l. di delegare ad altri in tutto o in parte i suoi poteri per il disimpegno d'uno o più affari determinati;

m. di rappresentare la Società in tutte le occorrenze verso i terzi.

Articolo 33.

Il Consiglio d'Amministrazione stabilirà una Direzione Generale, che avrà la sua sede a Verona.

Uno speciale regolamento da emanarsi dal Consiglio d'Amministrazione con approvazione del Governo determinerà le attribuzioni della Direzione Generale e i di lei rapporti col Consiglio Amministrativo di Bologna e i Membri del Consiglio di Amministrazione risiedenti nel regno Lombardo-Veneto.

Articolo 34.

Gli atti emanati dal Consiglio d'Amministrazione non faranno prova contro la Società, senonchè quando sieno firmati dal Presidente o dal suo Sostituto, e inoltre da un Membro del Consiglio d'Amministrazione e da uno degli impiegati prin-

Décembre 1853, il choisira de préférence pour les emplois vacants dans le royaume Lombard-Vénitien les anciens militaires qui seront jugés propres à ce service.

l) Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs pour une ou plusieurs affaires déterminées.

m) Il représente la Société vis-à-vis des tiers.

Article 33.

Le Conseil d'administration établira une Direction générale dont le siége sera à Vérone; un règlement particulier arrêté par le Conseil d'administration avec l'approbation du Gouvernement fixera les attributions de la Direction générale, ainsi que ses rapports avec le Conseil siégeant à Bologne et les membres du Conseil d'administration résidant dans le royaume Lombard-Vénitien.

Article 34.

Les documents émanés du Conseil d'administration n'auront force légale pour la Société que lorsqu'ils seront revêtus de la signature du Président ou de son remplaçant, d'un second membre du Conseil d'administration et d'un em-

unterzeichnet und mit dem Siegel der Gesellschaft versehen sind.

§. 35.

Der Verwaltungsrath besteht aus 30 Mitgliedern, wovon 16 österreichische Unterthanen und wenigstens eilf in Wien wohnhaft sein müssen, fünf aber jenen Staaten anzugehören haben, welche die Centralbahn durchzieht. Diese letzteren bilden den im § 11 der Concession vom 17 März 1856 erwähnten Verwaltungsrath, welcher seinen Sitz in Bologna haben wird, und dessen Wirkungskreis die mit Genehmigung der Staats-Verwaltung zu erlassende Geschäftsordnung feststellen wird.

§. 36.

Die Generalversammlung ernennt die Mitglieder des Verwaltungsrathes. Die Dauer ihres Amtes ist auf 6 Jahre bestimmt Jedes Jahr treten fünf von ihnen aus und die austretenden Mitglieder können wieder erwählt werden. Jeder Verwaltungsrath muss 100 Actien besitzen. Diese dürfen während der Dauer seines Amtes nicht veräussert werden, und müssen in einer der im § 11 erwähnten Cassen erlegt werden.

§. 37.

Wenn ein Mitglied des Verwaltungsrathes aufhört sein Amt zu bekleiden, so wird von dem Verwaltungsrathe unter den in den §§. 36, 41 ange-

cipali e muniti del sigillo della Società.

Articolo 35.

Il Consiglio d' Amministrazione è composto di 30 Membri dei quali 16 dovranno essere sudditi austriaci, 11 dei quali almeno domiciliati in Vienna, e 5 dovranno appartenere agli Stati attraversati dalla ferrovia centrale.

Questi 5 formeranno il Consiglio d'Amministrazione menzionato all'articolo 11 della Concessione del 17 Marzo 1856 che dovrà avere la sua sede a Bologna e le cui attribuzioni saranno determinate da apposito regolamento approvato dal Governo.

Articolo 36.

L'Adunanza generale nomina i Membri del Consiglio d'Amministrazione. Questi durano in carica per 6 anni.

Ogni Amministratore è obbligato a possedere 100 Azioni, le quali non possono essere alienate sinchè rimane in carica.

Le dette Azioni dovranno essere depositate in una delle casse accennate all'art. 11.

Articolo 37.

Cessando un Amministratore di far parte del Consiglio, questo nominerà sotto l'osservanza delle prescrizioni o condizioni contemplate dagli Art. 36 e 41

ployé de la Compagnie et qu'ils seront en outre frappés du timbre de la Société.

Article 35.

Le Conseil d'administration se compose de trente membres dont 16 doivent être sujets autrichiens parmi lesquels 11 au moins résidants à Vienne: 5 autres appartiendront aux États traversés par le chemin de l'Italie centrale.

Ces derniers forment le Conseil d'administration mentionné à l'article 11 de la Concession du 17 Mars 1856, dont le siége sera à Bologne.

Les attributions de ce Conseil seront déterminées par un règlement d'administration soumis à l'approbation du Gouvernement.

Article 36.

Les membres du Conseil sont élus par l'Assemblée générale pour 6 années.

Chaque Administrateur doit être propriétaire de cent Actions qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres seront déposés dans les caisses désignées à l'article 11.

Article 37.

Le Conseil d'Administration pourvoira provisoirement, aux conditions et d'après le mode indiqués (Article 36 et 41) au remplacement des Administra-

führten Bedingungen und Vorschriften provisorisch ein Stellvertreter erwählt und diese Wahl der Genehmigung der nächsten Generalversammlung unterzogen.

Die Amtswirksamkeit des Stellvertreters dauert nur so lange, als die seines Vormannes zu dauern gehabt hätte.

§. 38.

Der Verwaltungsrath wählt jährlich aus seiner Mitte einen Präses und einen Vice-Präses, die immer wieder gewählt werden können.

§. 39.

In Ermanglung des Präses und Vice-Präses bestimmt der Verwaltungsrath ein Mitglied, welches sie im Vorsitze vertreten soll.

§. 40.

Die nicht in Wien ansässigen Verwaltungsräthe, welche bei der Sitzung nicht persönlich erscheinen, können sich durch ein Mitglied des Verwaltungsrathes vertreten lassen, oder ihre Stimmen schriftlich einsenden.

Ein Verwaltungsrath kann nur Bevollmächtigter EINES anderen Verwaltungsrathes sein.

§ 41.

Der Verwaltungsrath versammelt sich am Sitze der Gesellschaft auf Einladung des Präses so oft das Interesse der Gesellschaft es erfordert. Am ersten Dienstag eines jeden Monats

un altro Socio che dovrà sostituirlo provvisoriamente.

Tale nomina dovrà essere sottomessa all'approvazione della prossima Adunanza generale.

Il nuovo Amministratore si manterrà in funzione soltanto durante il periodo in cui avrebbe dovuto rimanere in carica il suo predecessore.

Articolo 38.

Il Consiglio d'Amministrazione sceglie annualmente nel proprio seno un Presidente e un Vicepresidente, i quali potranno sempre essere rieletti.

Articolo 39.

In mancanza del Presidente e del Vicepresidente il Consiglio destina in surroga alla presidenza uno dei propri Membri.

Articolo 40.

Gli Amministratori non risiedenti a Vienna, i quali non intervengono personalmente alle sedute potranno farsi rappresentare da un Membro del Consiglio, o rassegnare i loro voti in iscritto.

Un Membro del Consiglio non può rappresentare più di uno dei suoi colleghi.

Articolo 41.

Le adunanze del Consiglio d'Amministrazione si tengono nella sede della Società dietro invito del Presidente tutte le volte che gli interessi sociali lo esigono.

teurs dont les fonctions viendraient à cesser.

Ce choix sera soumis à l'approbation de la première Assemblée générale.

Les Administrateurs ainsi nommés ne demeureront en fonctions que le temps d'exercice qui restait à leurs prédécesseurs.

Article 38.

Le Conseil d'Administration nomme chaque année parmi ses membres un Président et un Vice-président qui peuvent être indéfiniment réélus.

Article 39.

A défaut du Président et du Vice-président le Conseil désigne celui de ses Membres qui doit les remplacer.

Article 40.

Les Administrateurs non résidants à Vienne qui ne viendront pas prendre part personnellement aux délibérations du Conseil, pourront envoyer leurs votes par écrit, ou confier à un de leurs Collègues les pouvoirs nécessaires pour les représenter.

Aucun Administrateur ne pourra être chargé de plus d'une procuration.

Article 41.

Le Conseil d'Administration se réunit au siége social sur la convocation du Président aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige; mais il aura au moins, le premier mardi de

aber muss eine Sitzung abgehalten werden, in welcher alle wichtigen Gegenstände berathen werden müssen, wenn sie nicht ihrer Dringlichkeit wegen eine unverweilte Entscheidung erheischen.

Die Beschlüsse werden durch absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden oder durch Bevollmächtigte vertretenen Mitglieder und der, von den anwesenden Mitgliedern etwa eingesendeten schriftlichen Stimmen nach §. 40 gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt jene des Präses den Ausschlag. Zur Gültigkeit der Verhandlungen ist erforderlich, dass wenigstens 5 Mitglieder unter dem Vorsitze des Präses oder seines statutenmässigen Stellvertreters (§. 39) persönlich zugegen seien, und die Vorschrift des §. 42 beobachtet worden sei. Im Falle der Gegenwart von nur 5 Mitgliedern ist zur Beschlussfassung Stimmeneinhelligkeit erforderlich.

Auch in den übrigen Fällen ist der gefasste Beschluss nur dann gültig, wenn demselben wenigstens 5 Verwaltungsräthe beigestimmt haben.

§. 42.

Die in Wien ansässigen Verwaltungsräthe werden zu jeder Sitzung des Verwaltungsrathes mittelst Einladungen, in welchen die Gegenstände der Berathung angeführt sind, berufen. Den in Wien nicht ansässigen Verwaltungsräthen werden we-

Nel primo Martedì d'ogni mese dovrà però aver luogo un'adunanza, nella quale si discuteranno tutti gli oggetti d'importanza, eccetto quelli che per la loro estrema urgenza esigono una risoluzione immediata.

Le decisioni del Consiglio devono essere prese a pluralità assoluta dei voti degli Amministratori presenti o rappresentati da un procuratore o votanti per iscritto a sensi dell'Art. 40.

A parità di voti, quello del Presidente decide.

Per la validità delle deliberazioni devono concorrere almeno 5 Membri personalmente sotto la direzione del Presidente o del suo rappresentante legale a tenore dello Statuto Art. 39 e deve essersi adempito alla prescrizione portata dall'Articolo 42.

Nel caso in cui soli cinque Membri fossero presenti è necessaria l'unanimità onde sieno valide le decisioni. In ogni caso non sarà valida una decisione se non sarà votata almeno da cinque Membri del Consiglio.

Articolo 42.

Gli Amministratori risiedenti a Vienna saranno convocati ad ogni adunanza del Consiglio mediante invito, nel quale saranno indicati gli oggetti da discutersi.

Agli Amministratori non risiedenti a Vienna, dovranno

chaque mois une Séance pour laquelle seront réservées, sauf les cas d'urgence, les matières les plus importantes.

Les décisions seront prises à la majorité absolue des voix tant des Membres présents, que des Membres représentés par leurs fondés de pouvoirs ou par des votes écrits comme il est dit article 40.

En cas de partage la voix du Président est prépondérante. Pour la validité des délibérations, 5 Membres au moins devront assister personnellement à la Séance du Conseil sous la direction du Président ou de son remplaçant (Article 39) et les prescriptions de l'Article 42 préalablement remplies.

Lorsque 5 Administrateurs seulement assisteront à la Séance, les décisions devront être prises à l'unanimité des voix.

Aucune résolution ne peut être obligatoire si elle n'est votée au moins par 5 Membres du Conseil.

Article 42.

Les Administrateurs résidants à Vienne seront convoqués pour toutes les Séances par des avis indiquant les matières à l'ordre du jour. Des lettres circulaires seront envoyées aux Administrateurs non résidants à Vienne, au moins douze jours à

nigstens 12 Tage vor der monatlich abzuhaltenden Sitzung nach §. 41 Einladungen mit Angabe der zu berathenden Gegenstände, und längstens binnen 8 Tagen nach abgehaltener Sitzung die Protokolle, welche zu ihrer Gültigkeit von dem Vorsitzenden, einem zweiten Mitgliede des Verwaltungsrathes und dem Protokollführer zu fertigen sind, in Abschrift zugeschickt.

§. 43.

Die Verwaltungsräthe werden Anwesenheits-Marken, oder eine angemessene Vergütung erhalten. Die Generalversammlung bestimmt den Werth dieser Marken oder den Betrag der Vergütung.

§. 44.

Die Verwaltungsräthe sind für die statutenmässig gefassten Beschlüsse gleich jedem andern Gewalthaber verantwortlich.

4. Abschnitt.

Jahresrechnung, Zinsen, Dividende, Reservefond, Tilgung.

§. 45.

Die durch die Actien-Einzahlungen, sowie durch die Emission von Obligationen einfliessenden Geldmittel sind vor Allem zur Erfüllung der in dem Uebereinkommen vom 14. März 1856, und in der Concession vom 17. März 1856 festgesetzten Zahlungsverbindlichkeiten, so-

essere trasmessi gli inviti coll' indicazione degli oggetti da discutersi, almeno 12 giorni prima della riunione mensile contemplata dal Art. 41, e così pure saranno loro inviati in copia e al più tardi 8 giorni dopo che avrà avuto luogo la seduta i processi verbali, i quali per essere validi dovranno firmarsi dal Presidente, da un altro Membro del Consiglio e dal redattore dei medesimi.

Articolo 43.

Gli Amministratori riceveranno indennità di presenza od un congruo assegno. L'Adunanza generale determina il valore di queste indennità o l' importare dell' assegno.

Articolo 44.

Gli Amministratori saranno responsabili come ogni altro mandatario per le decisioni prese in conformità collo Statuto.

Titolo IV.

Del Bilancio, degli Interessi, dei Dividendi, del Fondo di riserva e di ammortizzazione.

Articolo 45.

I fondi risultanti dalle somme versate sulle Azioni e sulle Obbligazioni emesse, verranno erogati anzi tutto nel soddisfare agli obblighi di pagamento assunti colla Convenzione del 14 Marzo 1856 o colla Concessione del 17 Marzo dello stesso anno, indi nella costruzione ed

l'avance, avec l'indication des matières qui seront traitées dans la Séance mensuelle dont il est parlé à l'Article 41.

Le procès-verbal de la Séance leur sera adressé dans un délai de 8 jours. Pour être valables ces procès-verbaux devront être signés par le Président, un second Membre du Conseil et le Secrétaire rédacteur.

Article 43.

Les Membres du Conseil d'Administration recevront des jetons de présence ou des indemnités équivalentes; l'importance de ces jetons ou de ces indemnités sera fixée par l'Assemblée générale.

Article 44.

Les Membres du Conseil d'administration sont responsables en raison de leur gestion comme tous les autres fondés de pouvoirs.

Titre IV.

Comptes annuels, intérêts, Dividendes, Amortissement.

Article 45.

Les fonds provenant des versements sur les Actions et sur les Obligations seront appliqués en premier lieu, à l'accomplissement des engagements contenus dans la Convention du 14 Mars 1856 et l'acte de Concession du 17 Mars 1856; et en second lieu à la construc-

dann zur Erbauung und inneren Einrichtung der eben daselbst bezeichneten Eisenbahnen zu verwenden. Auch dürfen, in so lange der Bau dieser Bahnen zu führen ist, aus den erwähnten Geldmitteln die 5 percentigen Zinsen von dem eingezahlten Actien-Capitale, so wie die Zinsen von den emittirten Obligationen entnommen werden.

§. 46.

Die Jahresrechnung wird am 31. December jeden Jahres abgeschlossen und mit allen dazu gehörigen Belegen der Generalversammlung zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt. Die reinen, nach Abzug der Erhaltungs- und Betriebsauslagen gewonnenen Erträgnisse sind:

a) vor allen zur Verzinsung und nach Massgabe der eingegangenen Anlehens-Verbindlichkeiten zur Einlösung der emittirten Obligationen, hiernach;
b) zur Bedeckung der 5 percentigen Zinsen des Actien-Capitals;
c) zur Tilgung des Actien-Capitals zu verwenden.

§. 47.

Für die Tilgung der Actien muss wenigstens $^1/_5$ Percent des eingezahlten Actien-Capitals aus den Reinerträgnissen ausgeschieden werden.

Die Tilgung beginnt ein Jahr nach Vollendung der in den Con-

attivazione delle strade ferrate in quelle determinate.

Durante la costruzione delle suddette strade sarà lecito il prelevare dalle somme di cui trattasi gli interessi al 5 per cento devoluti al capitale versato sulle Azioni non chè gli interessi attribuiti alle Obbligazioni emesse.

Articolo 46.

Il 31 Decembre di ciascun anno verrà chiuso il bilancio dell'amministrazione, e sottomesso in seguito con tutti i relativi allegati all'esame ed all'approvazione dell'Adunanza generale. Gli utili netti risultanti, dopo detratte le spese di manutenzione e di esercizio, verranno applicati come segue:

a. anzi tutto al pagamento degli interessi ed alla ammortizzazione delle emesse Obbligazioni a seconda degli obblighi contratti all'atto della relativa emissione, indi
b. al pagamento degli interessi al 5 0/0 sull'importo delle Azioni, e
c. all'ammortizzazione del capitale rappresentato dalle Azioni.

Articolo 47.

Per ammortizzare le Azioni verrà dagli utili netti prelevato almeno 1/5 0/0 dell' importare versato sulle Azioni medesime.

L' ammortizzazione comincierà un anno dopo il compimento delle strade ferrate de-

tion et mise en exploitation des chemins de fer énumérés dans ces documents. Pendant toute la durée de la construction, les fonds nécessaires pour le service des intérêts des Actions à 5 0/0 et des Obligations pourront être prélevés sur le capital.

Article 46.

Les comptes généraux de l'entreprise seront arrêtés au 31 Décembre de chaque année et soumis avec les pièces justificatives à l'examen et à l'approbation de l'Assemblée générale.

Sur le produit net, c'est à dire après déduction de toutes les charges et dépenses d'entretien et d'exploitation il sera prélevé les sommes nécessaires

a) Au service des emprunts contractés par la Compagnie, et à l'amortissement des Obligations émises.
b) Aux intérêts des Actions à 5 0/0.
c) À l'amortissement du capital social.

Article 47.

Un cinquième pour cent au moins du capital représenté par les Actions devra être affecté à leur amortissement et prélevé sur le produit net.

L'amortissement commencera une année après l'achèvement

cessions-Urkunden bezeichneten Bahnen.

§. 48.

Die zu tilgenden Actien werden durch Verlosung bestimmt, welche jährlich zu der von dem Verwaltungsrathe festgesetzten Zeit und in der von ihm angeordneten Art vorgenommen wird. Die Nummern der gezogenen Actien worden veröffentlicht nach §. 11. In dem Masse als Actien getilgt werden, hört die nach Massgabe der Concessions-Urkunden vom 14. und 17. März 1856 der Gesellschaft gewährte Garantie für die Zinsen dieser Actien auf.

§. 49.

Die Besitzer der verlosten Actien erhalten nebst dem wirklich eingezahlten Actien-Capital einen Rentenschein auf Ueberbringer, welcher mit Ausnahme der 5 percentigen Zinsen des Actien-Capitals gleiche Rechte mit den Besitzern der nicht getilgten Actien auf die Ueberschüsse des jährlichen Reinertrages gewährt. Das Formulare des Rentenscheines ist der Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern zu unterziehen.

§. 50.

Was nach Abzug der, im § 46 aufgeführten Posten erübrigt, muss zuförderst zur Tilgang der Zinsen der etwa von den Regierungen geleisteten Vorschüsse und zur Tilgung der Vorschüsse selbst nach Massgabe der in dem Ueber-

terminate negli atti di Concessione.

Articolo 48.

Le Azioni da ammortizzarsi verranno estratte a sorte, nelle epoche, e nel modo da stabilirsi ogni anno dal Consiglio d'Amministrazione. I numeri delle Azioni estratte verranno pubblicati come all'Articolo 11.

A misura che progredirà l'ammortizzazione, cesserà la garanzia degli interessi sull'importare delle dette Azioni, accordata alla Società in forza degli atti di Concessione del 14 e 17 Marzo 1856.

Articolo 49.

Ogni possessore di un'Azione estratta, riceverà oltre il rimborso del capitale effettivamente versato una Cartella di rendita al portatore, la quale meno gli interessi al 5 0/0 sul capitale rappresentato dall'Azione attribuisce un diritto eguale a quello dei possessori di Azioni non ammortizzate sul dividendo.

La modula della cartella di rendita dovrà essere sottomessa all'approvazione del Ministero dell' Interno.

Articolo 50.

Questo sopravvanzo dopo soddisfatte le partite contemplate all' articolo 46 è destinato in primo luogo all'estinzione degli interessi delle anticipazioni che per avventura fossero fatte dagli Eccelsi Governi, indi all'ammortizzazione delle antici-

des chemins de fer mentionnés dans les actes de Concession.

Article 48.

La désignation des Actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera chaque année, à l'époque et selon les formes déterminées par le Conseil d'Administration. Les numéros des Actions sorties seront publiés comme il est dit article 11.

La garantie d'intérêt accordée par les actes de Concession des 14 et 17 Mars 1856 cessera pour les Actions amorties, au fur et à mesure de leur amortissement.

Article 49.

Les propriétaires des Actions désignées par le tirage recevront outre le remboursement du capital effectivement versé une Action de jouissance au porteur qui leur donnera droit aux dividendes annuels, et aux autres avantages attachés aux Actions primitives à l'exception des intérêts à 5 0/0.

Les modèles de ces Actions de jouissance seront soumis à l'approbation du Ministère de l'Intérieur.

Article 50.

Le produit net, après déduction des charges mentionnées à l'article 46, servira en premier lieu au remboursement des intérêts, et en second lieu, du capital des avances qu'auraient pu faire les Gouvernements en exécution des clauses de ga-

einkommen vom 14 Marz 1856, und in der Concession vom 17 März 1856 nnd beziehungsweise in der Convention vom 1 Mai 1851 festgesetzten Verpflichtuagen verwendet werden

§. 51.

Von dem nach den Bestimmungen in den §§ 46 und 50 noch verbleibenden jährlichen Ueberschusse sind wenigstens 5 Percent zur Bildung eines Reservefonds zu erheben.

§. 52.

Wenn der Reservefond den Betrag von 6 Millionen österreichischer Lire erreicht hat, kann diese Zurücklegung unterlassen werden, dieselbe muss aber auch wieder aufgenommen werden, sobald der Reservefond unter den genannten Betrag herabsinkt.

§. 53.

Der Reservefond ist zur Bestreitung unvorgesehener Auslagen und zur Ergänzung des Erträgnisses bestimmt, wenn dieses nicht 5 1/5 percent erreichen sollte Jede anderweitige Verwendung ist, in so lange die Gesellschaft dauert, unbedingt verboten.

§. 54.

Von jenem Betrage, welcher nach Ausscheidung des Reservefondsquotienten erübrigt, wird eine Antheilsquote zu Gunsten der Verwaltungsräthe erhoben werden

Die Generalversammlung bestimmt für die Dauer von 5 zu 5 Jahren den Betrag dieser

pazioni stesse, in conformità cogli obblighi stabiliti nella Convenzione 14 Marzo 1856 e nella Concessione 17 Marzo 1856 e rispettivamente nella Convenzione 1 Maggio 1851.

Articolo 51.

Adempiute le prescrizioni degli articoli 46 e 50, dall'eventuale sopravvanzo si preleverà almeno un 5 0/0 onde formare un fondo di riserva.

Articolo 52.

Quando il fondo di riserva avrà raggiunto l'importo di 6 milioni di Lire austriache, tale prelevazione potrà cessare; essa dovrà però riprendersi tostochè il fondo di riserva sarà disceso al di sotto della cifra sopra indicata.

Articolo 53.

Il fondo di riserva è destinato a far fronte a spese impreveduto, od a completare l'importo degli introiti qualora questi non raggiungessero il 5 1/5 0/0. Sino allo scioglimento della Società resta assolutamente vietato ogni altro uso di questo fondo.

Articolo 54.

Dopo soddisfatta la quota destinata al fondo di riserva, si preleverà dalla somma residua una parte aliquota devoluta ai Membri del Consiglio d'Amministrazione.

L'Adunanza generale determina da 5 in 5 anni l'importo di questa quota, colla quale si

rantie stipulées dans la Convention du 14 Mars 1856, dans la Concession du 17 Mars 1856 et pareillement dans la Convention du 1 Mai 1851.

Article 51.

Il sera prélevé sur l'excédant des produits nets annuels, articles 46 et 50, une somme d'au moins 5 0/0 destinée à former le fonds de réserve.

Article 52.

Ce prélèvement pourra cesser quand la réserve aura atteint six millions de Livres autrichiennes.

Il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au dessous de cette somme.

Article 53

Le fonds de réserve est destiné à satisfaire aux dépenses imprévues et à compléter au besoin le produit net jusqu'à concurrence de 5 1/5 0/0; tout autre emploi de ce fonds est interdit.

Article 54.

L'Assemblée générale fixera tous les 5 ans la quotité du prélèvement sur l'excédant au produit net, qui devra remplacer les jetons et indemnités attribués aux Administrateurs par l'article 43.

Quote, aus welcher die Anwesenheits-Marken oder Vergütungen, die dem Verwaltungsrathe im § 43 zugestanden sind, ersetzt werden.

soddisfano le indennità di presenza e gli assegni, accordati al Consiglio d'Amministrazione a termini dell'articolo 43.

§ 55

Der Rest der Erträgnisse wird als Dividende an die Besitzer der getilgten und nicht getilgten Actien gleichmässig vertheilt.

Articolo 55.

Il resto dei prodotti verrà distribuito in ugual misura a titolo di dividendo ai possessori delle Azioni ammortizzate e non ammortizzate.

Article 55.

Le surplus du produit net formera le dividende qui sera réparti également entre les possesseurs des Actions amorties eu non amorties.

§. 56.

Die Bezahlung der Zinsen und Dividenden, die Zurückzahlung der amortisirten Actien, die Ausfolgung der Rentenscheine geschieht bei den in dem § 11 bezeichneten Cassen.

Articolo 56.

Il pagamento degli interessi e dividendi, il rimborso delle Azioni ammortizzate non che la distribuzione delle cartelle di rendita si faranno presso le casse indicate all'art. 11.

Article 56.

Le paiement de tous intérêts et dividendes, le remboursement d'Actions ou la remise d'Actions de jouissance, auront lieu aux caisses désignées à l'article 11.

§. 57.

Dividenden, dann Zinsen von Actien, welche binnen 5 Jahren, so wie verlorene Actiencapitalien und Rentenscheine, welche binnen 30 Jahren nicht erhoben werden sind, fallen der Gesellschaft zu Gunsten zu.

Articolo 57.

I dividendi e gli interessi d'Azioni non riscossi entro il termine di 5 anni, come pure i capitali delle Azioni estratte, e le cartelle di rendita non esatte entro il termine di 30 anni, si prescrivono a favore della Società.

Article 57.

Les dividendes et intérêts des Actions qui n'auront pas été touchés à l'expiration de 5 ans, les sommes formant le capital des Actions à rembourser, les Actions de jouissance qui n'auront pas été retirées à l'expiration de 30 ans seront acquis à la Société.

5. Abschnitt.

Streitigkeiten, Aufsicht.

§. 58.

Alle Streitigkeiten über die Anwendung und Ausführung der Statuten und die Verpflichtungen, welche für alle Actionäre daraus hervorgehen, sind vor einem Schiedsgerichte zu entscheiden. Der gewöhnliche Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Titolo V.

Contestazioni, sorveglianza.

Articolo 58.

Qualunque contestazione nascesse circa l'applicazione e l'esecuzione dello Statuto, non che circa gli obblighi che ne derivano per tutti gli Azionisti sarà decisa da arbitri, restando esclusa l'ordinaria via dei Tribunali.

Titre V.

Contestations, surveillance.

Article 58.

Les contestations sur l'application des Statuts, et les charges qui en dériveat pour les Actionnaires seront portées devant les arbitres, à l'exclusion de toute autre juridiction.

§ 59.

Bei der schiedsrichterlichen Verhandlung sind die in den

Articolo 59.

Nella procedura del giudizio arbitrale, devono osservarsi le

Article 59.

Les jugements par arbitres seront réglés par les prescrip-

§§ 56, 57 und 58 des Uebereinkommens vom 14 März 1856 vorgeschriebenen Bestimmungen zu beobachten.

§ 60.

Die Staatsverwaltung wird das ihr zustehende Aufsichtsrecht durch einen landesfürstlichen Commissär ausüben lassen. Demselben steht das Recht zu, in die Geschäftsgebarungen Einsicht zu nehmen. Er hat darauf zu sehen, dass die Gesellschaft die Gränzen ihrer Concessionen nicht überschreite, und die Bestimmungen der Statuten, so wie allgemeinen Vorschriften genau beobachte.

Diese Bestimmung hat unabhängig von den in dem Uebereinkommen vom 14 März 1856, in der Concession vom 17 März 1856 bezüglich der Ueberwachung der Gesellschaft enthaltenen Anordnungen Statt zu finden.

disposizioni prescritte dagli articoli 56, 57, 58 della Convenzione del 14 Marzo 1856.

Articolo 60

L'Amministrazione dello Stato eserciterà il diritto di sorveglianza che gli compete mediante un Commissario Imperiale. Il medesimo ha il diritto di ispezione sull'andamento degli affari, ed è tenuto di vegliare a ciò la Società non oltrepassi i limiti della Concessione e si attenga esattamente alle disposizioni dello Statuto ed alle prescrizioni generali.

Questa disposizione è applicabile indipendentemente dalle norme relative alla sorveglianza della Società, contenute nella Convenzione 14 Marzo e Concessione 17 Marzo 1856.

tions des articles 56, 57 et 58 de la Convention du 14 Mars 1856.

Article 60.

Le Gouvernement aura près de la Société un commissaire chargé d'inspecter la gestion de l'entreprise. Ce Commissaire dovra voiller à ce que la Société ne dépasse pas les limites de la concession qui lui a été faite, qu'elle observe exactement les règles des présents Statuts, et les lois générales. Cette disposition est indépendante des mesures prescrites par les actes des 14 et 17 Mars 1856 relativement à la surveillance de la Société.

Provisorische Bestimmungen.

§. 61.

Als Ausnahme der im §. 19 lit. e enthaltenen Bestimmung ist der erste Verwaltungsrath ermächtigt, ein Anlehen von 30 Millionen österreichische Lire für die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen aufzunehmen, und die im §. 9 der Concession vom 17. März 1856 besprochene Finanzoperation für die italienische Central-Eisenbahn auszuführen.

Disposizioni transitorie.

Articolo 61.

Derogando in via eccezionale alla disposizione contenuta nell'Art. 19 lett. *e*, il primo Consiglio d'Amministrazione è autorizzato a contrarre un prestito di 30 milioni di Lire austriache per le strade ferrate Lombardo-Venete e ad eseguire l'operazione finanziaria per conto della strada ferrata dell'Italia Centrale contemplata all'Art. 9 della Concessione del 17 Marzo 1856.

Dispositions transitoires.

Article 61.

Par dérogation à l'Article 19 le premier Conseil d'Administration est autorisé à contracter un emprunt de 30 millions de Livres autrichiennes applicable aux chemins Lombard-Vénitiens, et à exécuter pour le chemin Central Italien les opérations financières consenties à l'Article 9 de la Concession du 17 Mars 1856.

§. 62

Anstatt der im § 54 bestimmten Antheilsquoten werden für die ersten 6 Jahre jährliche 200,000 österreichische Lire angewiesen.

§. 63.

Als Ausnahme von den im § 36 enthaltenen Bestimmungen werden für die ersten 6 Jahre zu Verwaltunsräthen bestimmt die Herren:

a. im Inlande,

in Wien:

1. S. E. der Herr Graf Franz Zichy,
2. Herr Baron Adrian-Werburg,
3. » Graf Julius Appony,
4. » Ritter S. v. Blumfeld, k. k. Ministerialrath im Handelsministerium.
5. » Professor Adam v. Burg, k. k. Regierungsrath,
6. » Baron Otto van Meysenbug, k. k. Ministerialrath im Ministerium des Aeussern,
7. » Ritter Albert van Neuwall, k. k. Ministerialrath im Finanzministerium,
8. » Ritter Cäsar von Noy, k. k. Ministerialrath im Ministerium des Innern,
9. » Baron Anselm v. Rathschild,
10. » F. L. Westenhalz,
11. » Eduard Wiener;

Articolo 62.

In cambio delle quote stabilite nell'Art. 54 verrà assegnata durante i primi 6 anni ai Membri del Consiglio di Amministrazione l'annua somma di 200,000 Lire austriache.

Articolo 63.

In deroga alle disposizioni portate dall'Art. 36 vengono pei primi 6 anni destinati ad Amministratori i Signori:

a. nella Monarchia,

a Vienna:

1. S. E. il Sig. Conte Francesco Zichy,
2. Signor Barone Adrian-Werburg.
3. » Conte Giulio Appony,
4. » Cavaliere de Blumfeld, I. R. Consigliere Minister. al Ministero del Commercio.
5. » Prof. Cavaliere Adamo de Burg,
6. » Barone Ottone de Meysenbug, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero degli affari Esteri,
7. » Cavaliere Alberto de Neuwall, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero delle Finanze,
8. » Cavaliere Cesare de Noy, I. R. Consigliere Ministeriale al Ministero dell'Interno,
9. » Barone Anselmo de Rothschild,
10. » F. L. Westenhalz,
11. » Edoardo Wiener;

Article 62.

Pour tenir lieu du prélèvement établi par l'Article 54, il sera attribué au Conseil d'Administration, pendant la période des 6 premières années, une somme de 200,000 Livres autrichiennes.

Article 63.

Par dérogation à l'Article 36 sont nommés Membres du Conseil d'Administration pour les 6 premières années:

a. dans la Monarchie Autrichienne,

à Vienne:

1. S. Ex. Mr. le Comte François Zichy,
2. Mr. le Baron Andrian Werburg,
3. » » Comte Jules Appony,
4. » » Chev. S. de Blumfeld, Conseiller I. R. au Ministère du Commerce,
5. » » Conseiller I. R. Prof. Chevalier Adam de Burg,
6. » » Baron Otto de Meysenbug, Conseiller I. R. au Ministère des affaires étrangères,
7. » » Chev. Albert de Neuwall, Conseiller I. R. au Ministère des Finances,
8. » » Chev. César de Noy, Conseiller I. R. au Ministère de l'Intérieur,
9. » » Baron Anselme de Rathschild,
10. » F. L. Westenholz,
11. » Edouard Wiener;

in Mailand:	a Milano:	à Milan:
12. S. E. der Herr Graf Jos. Archinto,	12. Signor Conte Giuseppe Archinto,	12. S. Ex. Mr. le Comte Joseph Archinto,
13. Herzog Ludwig von Melzi;	13. » Duca Lodovico Melzi;	13. Mr. le Duc Louis Melzi;
in Verona:	a Verona:	à Vérone:
14. Herr Ignaz Edler v. Weil-Weiss;	14. » Ignazio Nobile de Weil-Weiss;	14. Mr. Ignace de Weil-Weiss;
in Venedig:	a Venezia:	à Venise:
15. S. E. Herr Graf Alvise Mocenigo,	15. » Conte Alvise Mocenigo,	15. Mr. le Comte Alvise Mocenigo,
16. Herr Ritter J. von Reali;	16. » Cavaliere G. de Reali;	16. » » Chev. Joseph de Reali;
b) Im Auslande:	b. all'Estero;	b. à l'Etranger:
in Bologna:	a Bologna:	à Bologne:
17. Herzog Raphael von Galliera,	17. » Duca Raffaele di Galliera,	17. Mr. le Duc Raphaël de Galliera,
18. Herr Graf Ferdinand Marescalchi	18. » Conte Ferdinando Marescalchi,	18. » » Comte Ferdinand Marescalchi,
19. Herr Marquis Carl Bevilacqua;	19. » Marchese Carlo Bevilacqua;	19. » » Marquis Charles Bevilacqua;
in Modena:	a Modena:	à Modène:
20. Herr Marquis Louis Taccoli;	20. » Marchese Luigi Taccoli;	20. Mr. le Marquis Louis Taccoli;
in Livorno:	a Livorno:	à Livourne:
21. Herr Peter Bastogi;	21. » Cavaliere Pietro Bastogi;	21. Mr. le Chev. Pierre Bastogi;
in Paris:	a Parigi:	à Paris:
22. Herr Baron James v. Rothschild,	22. » Barone James Rothschild,	22. Mr. le Baron James Rothschild,
23. » Eduard Blount,	23. » Edoardo Blount,	23. » Edouard Blount,
24. » Bartholony,	24. » Bartholony,	24. » Bartholony,
25. » Baron v. Laugsdorff,	25. » Barone Laugsdorff,	25. » le Baron de Laugsdorff,
26. » E. Simons,	26. » E. Simons,	26. » E. Simons,
27. » de la Rosière;	27. » de la Rosière;	27. » De la Rosière;
in London:	a Londra:	à Londres:
28. Herr Baron Lionel von Rothschild,	28. » Barone Lionel de Rothschild,	28. Mr. le Baron Lionel de Rothschild,
29. » S. Laing,	29. » S. Laing,	29. » S. Laing,
30. » M. Uzielli,	30. » M. Uzielli,	30. » M. Uzielli.

von welchen abweichend von der Bestimmung §. 38 S. E. Herr Franz Graf Zichy zum Präses und der Herzog von Galliera zum Vice-Präses und zugleich zum Präses des Verwaltungsrathes in Bologna ernannt werden.

fra quali deviando pure dall'Art. 38 S. E. il Sig. conte Francesco Zichy sarà nominato Presidente e il Duca di Galliera Vicepresidente, e contemporaneamente Presidente del Consiglio di Bologna.

Par dérogation à l'Article 38 S.E. le Comte François Zichy remplira les fonctions de Président, et Mr le Duc de Galliera celles de Vice-président, et de Président du Conseil d'Administration à Bologne.

§. 64.

Um die §. 36 bestimmte Wahl der Verwaltungsräthe in angemessener Reihenfolge festzustellen, wird bestimmt, dass zu Ende des 6. und 7. Jahres jedesmal fünf von den in Wien wohnenden Verwaltungsräthen, worüber das Loos unter ihnen entscheiden wird, zu Ende des 8. Jahres die fünf im lombardisch-venetianischen Königreiche wohnenden, zu Ende des 9, die fünf in Central-Italien wohnenden, zu Ende des 10. fünf und zu Enden des 11. vier der in Paris und London wohnenden Verwaltungsräthe, worüber dieselben unter sich zu entscheiden haben, und der erwählte Präses des Verwaltungsrathes austreten werden.

Sollte in der Zwischenzeit der im §. 37 vorhergesehene Fall eintreten, so muss das neu zu erwählende Mitglied in demselben Standorte wohnen, wo das ausgetretene Mitglied wohnhaft war. Nachdem auf diese Weise die Reihenfolge der Verwaltungsräthe eingetreten sein wird, hat für die Folge die Bestimmung der §§ 36 und 37 ohne Beschränkung zu gelten.

Articolo 64.

Per stabilire con acconcio turno l'elezione degli Amministratori a senso dell' Art. 36, usciranno alla fine tante del 6° quanto del 7° anno cinque degli Amministratori domiciliati a Vienna da destinarsi mediante estrazione a sorte.

I 5 Membri domiciliati nel regno Lombardo-Veneto usciranno alla fine dell'ottavo anno; alla fine del nono i cinque domiciliati nell'Italia centrale; alla fine del decimo 5 ed alla fine dell'undecimo anno 4 degli Amministratori domiciliati a Parigi e Londra, ai quali è abbandonato lo stabilire in proposito; in allora cesserà pure il Presidente eletto dal Consiglio.

Se in questo frattempo venisse a verificarsi il caso preveduto nell'Art. 37, dovrà il nuovo Amministratore da eleggersi essere domiciliato nello stesso paese in cui risiedeva il Membro del Consiglio da lui rimpiazzato.

Compiuto che sia il turno degli Amministratori nel modo suindicato, devranno entrare in vigore le disposizioni degli articoli 36 e 37 senza altra restrizione.

Article 64.

Pour opérer le renouvellement des membres du Conseil d'Administration prescrit par l'Article 36 après la première période, on procédera ainsi qu'il suit:

À la fin de la 6me et 7me année sortiront du Conseil à chaque fois 5 des Administrateurs résidants à Vienne, d'après un tirage au sort effectué entr'eux

À la fin de la 8me année sortiront les 5 Administrateurs résidants dans le royaume Lombard-Vénitien.

À la fin de la 9me année, les 5 Administrateurs de l'Italie centrale.

À la fin de la 10me année 5 des Administrateurs résidants à Paris et à Londres, d'après les arrangements dont ils conviendront entre eux; à la fin de la 11me année les 4 Administrateurs résidants à Paris et à Londres ainsi que le Président du Conseil en fonctions.

Si dans l'intervalle, le cas prévu à l'article 37 avait lieu, l'Administrateur à élire dovra appartenir au même pays que l'Administrateur sortant.

Après le renouvellement intégral les articles 36 et 37 recevront leur application entière.

§. 65.

Den Gründern der Gesellschaft ist das Recht vorbehalten, sich die bis zum Beginne der Wirk-

Articolo 65.

Ai Fondatori della Società è riservato il diritto di farsi rimborsare le spese incontrate sino

Article 65.

Les Fondateurs ont droit au remboursement des dépenses et frais exposés, pour les di-

samkeit der Gesellschaft auf die verschiedenen concessionirten Unternehmungen sich beziehenden Auslagen ersetzen zu lassen.

$\frac{10949}{M.I.}$ Vorstehende Statuten werden in Gemässheit der allerhöchsten Entschliessung vom 19. September 1856 bestätigt.

Wien, den 31. December 1856.

Seiner kais. kön. Apostolischen Majestät wirklicher geheimer Rath, Grosskreuz des kaiserlichen österreichischen Leopold- und des Franz Joseph-Ordens, Minister des Innern etc.

Alexander Freiherr von Bach m. p.

Dr. Franz Matzinger,
k. k. Ministerial-Secretär.

al momento della sostituzione della Società costituita, per le diverse intraprese cedute.

I presenti Statuti vengono approvati di conformità alla Sovrana decisione 19 Settembre 1856.

Vienna li 31 Dicembre 1856.

Firmato **Alessandro Barone de Bach**, Consigliere intimo di S. M. I. R. Apostolica ec. ec. Ministro dell' Interno ecc.

Firmato Dottore **Francesco Matzinger,**
I. R. Segretario Ministeriale.

verses entreprises jusqu'à la constitution de la Société.

Les présents Statuts sont approuvés ensuite de la décision Souveraine en date du 19 Septembre 1856.

Vienne le 31 Décembre 1856

Signé **Alexandre De Bach**, Conseiller privé de S. M. I. R. Apostolique etc. etc. Ministre de l' Intérieur etc.

Signé Docteur **François Matzinger,**
I. R. Secrétaire Ministeriel.

Text.

Uebereinkommen

abgeschlossen in Folge Allerhöchster Ermächtigung ddo. 27. November 1856, von dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten mit der lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft, in Betreff des Baues der Eisenbahn-Strecken Bergamo-Cassano, Crema-Cremona und Treviglio-Coccaglio.

1.

Die Staatsverwaltung erlässt den Concessionären der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen die in den §§. 19 und 21 der Allerhöchst genehmigten Concessions-Urkunde ddo. 14. märz 1856 gegründete Verpflichtung des Baues der Strecke Bergamo-Monza.

2.

Dagegen verpflichtet sich die lombardisch-venetianische Eisenbahn-Gesellschaft, anstatt der Strecke Bergamo-Monza die Strecke Bergamo-Cassano dergestalt herzustellen, dass dieselbe in einem zwischen Treviglio und Cassano gelegenen Puncte der Eisenbahnstrecke

Traduzione.

CONVENZIONE

stipulata in seguito alla Sovrana Autorizzazione 27 novembre 1856 dall'I. R. Ministero dell'Industria, Commercio e Lavori Pubblici, colla Società delle Ferrovie Lombardo-Venete pella costruzione dei tronchi di ferrovia Bergamo-Cassano, Crema-Cremona e Treviglio-Coccaglio.

1.

L' Amministrazione dello Stato scioglie i Concessionari delle ferrovie Lombardo-Venete dall' obbligo contemplato nei §§ 19 e 21 dell'Atto di concessione 14 marzo 1856 approvato con Sovrana Risoluzione quanto alla costruzione del tronco Bergamo-Monza.

2.

Per contro la Società Lombardo-Veneta si obbliga a costrurre, in luogo del tronco Bergamo-Monza, il tronco Bergamo-Cassano, cosicchè il medesimo venga a congiungersi in un punto tra Treviglio e Cassano col tronco Milano-Treviglio. Il suddetto tronco dovrà essere perfetta-

Mailand-Treviglio einmünde. — Die erwähnte Strecke ist längstens neun Monate nach dem Abschlusse dieses Uebereinkommens vollständig auszubauen und dem Betriebe zu übergeben, dermassen, dass also nach dieser Zeit die ununterbrochene Eisenbahn-Verbindung von Venedig nach Mailand hergestellt sein muss.

mente compiuto, ed aperto al pubblico al più tardi entro nove mesi dalla conclusione di questa Convenzione in modo che a qell' epoca la congiuzione ferroviaria sia stabilita senza interruzione da Venezia a Milano.

3.

Die lombardisch-venetianische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich ferner, innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren nach Abschluss dieses Uebereinkommens, eine Flügelbahn von Treviglio aus (als Fortsetzung der Bahn Mailand-Treviglio) über Crema nach Cremona zu bauen und dem Betriebe zu übergeben.

3.

La Società delle ferrovie Lombardo-Venete si obbliga inoltre a costrurre e porre in esercizio nello spazio di cinque anni da computarsi dalla conclusione di questa Convenziono un tronco da Treviglio a Cremona per Crema in continuazione della ferrovia Milano-Treviglio.

4.

Die lombardisch-venetianische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt ferner die Verbindlichkeit, eventuell auch die Eisenbahn-Verbindung von Treviglio nach Coccaglio herzustellen, wenn nämlich nach Ablauf des im §. 21 der Concessions-Urkunde vom 14. märz 1856 zum Ausbaue des lombardisch venetianischen Eisenbahn-Netzes festge-

4.

La Società delle ferrovie Lombardo-Venete assume inoltre l'obbligo di stabilire eventualmente anche la congiunzione ferroviaria da Treviglio a Coccaglio nel caso che allo spirare del termine stabilito nel § 21 dell'Atto di concessione 14 marzo 1856 per la costruzione della rete ferroviaria lombardo-veneta (cinque anni), ed in seguito alla esperienza fatta

setzten Termines (von fünf Jahren) nach den in der Zwischenzeit gesammelten Erfahrungen die Ausführung der Eisenbahn-Verbindung von Treviglio nach Coccaglio noch als ein Bedürfniss des Verkehres, oder in Anbetracht anderer Staats-Interessen als wünschenswerth anerkannt werden sollte. — Der diessfällige Ausspruch, ob nämlich ein Bedürfniss zum Ausbaue der gedachten Strecke vorhanden sei, bleibt lediglich der Staatsverwaltung vorbehalten. Der Ausbau selbst ist nach diesem erfolgten Ausspruche binnen zwei Jahren zu vollenden. Durch diese Stipulation hat es natürlich von der den Concessionären am Schlusse des §. 21 der Concessions Urkunde auferlegten Verpflichtung, in Betreff der Fortsetzung der Bahnstrecke von Mailand nach Treviglio der Staatsverwaltung im Laufe des Jahres 1857 die weiteren Anträge vorzulegen, sein Abkommen.

nel frattempo, tale congiunzione si riconoscesse tuttora necessaria per soddisfare alle esigenze del commercio, o desiderabile in considerazione di altri interessi dello Stato. — La decisione in proposito, se cioè si debba ritenere utile la costruzione del tronco in discorso, rimane assolutamente riservata all'Amministrazione dello Stato. La costruzione medesima dovrà compiersi in due anni dall'epoca nella quale verrà presa tale decisione. In forza della presente stipulazione i Concessionari vengono naturalmente sciolti dall'obbligo assunto alla fine del § 21 dell'Atto di concessione, di presentare all'Amministrazione dello Stato nel corso dell'anno 1857 le loro proposte circa la continuazione del tronco di strada ferrata fra Milano e Treviglio.

5.

Bei dem Baue sämmtlicher in den §§. 2 bis inclusive 4 erwähnten Eisenbahnstrecken haben sich die Concessionäre genau an die von der Staatsverwaltung zu genehmigenden

5.

Nella costruzione dei tronchi di ferrovia menzionati nei §§ 2 sino a 4 inclusivamente, i Concessionari dovranno attenersi ai progetti adottati dall'Amministrazione dello Stato

Pläne zu halten, und sind daher verpflichtet, diese Pläne rechtzeitig der Staatsverwaltung zur Genehmigung vorzulegen.

e saranno quindi tenuti a presentarli in tempo debito all'approvazione dell'Amministrazione stessa.

6.

Die im §. 2 erwähnte Bahnstrecke von Bergamo nach Cassano ist gleich bei der Anlage rücksichtlich des Unterbaues auf zwei Geleise herzustellen. Dasselbe gilt von der Strecke Treviglio-Coccaglio (§. 4), falls dieselbe ausgebaut wird. Die Flügelbahn von Treviglio nach Crema und Cremona dagegen (§. 3) kann vor der Hand auf ein Geleise hergestellt werden, und sind die Concessionäre erst dann verpflichtet, ein zweites Geleise herzustellen, wenn die Brutto-Einnahme dieser Strecke 120,000 fl. C. M. pr. Meile erreicht.

6.

Il tronco menzionato nel § 2 da Bergamo a Cassano dovrà essere costrutto colla sede stradale per il doppio binario. — Altrettanto si stipula pel tronco Treviglio-Coccaglio (§ 4) nel caso che ne sia decisa la costruzione. — La diramazione da Treviglio a Crema e Cremona potrà per ora essere costruita ad un solo binario e i Concessionari non saranno obbligati a stabilirne un secondo se non quando il reddito lordo di questo tronco raggiunga la cifra di 120,000 fiorini (moneta di convenzione) per lega (austriaca).

7.

Die Staatsverwaltung verspricht den Concessionären hilfreiche Hand zu bieten, damit von den Gemeinden, welche von der Linie Treviglio-Crema und Cremona berührt werden (wie es bei einem grossen Theile der erwähnten Gemeinden bereits zugesagt worden ist), das zur Herstellung der Bahn erforderliche

7.

L'Amministrazione dello Stato promette di prestare appoggio efficace ai Concessionari onde possano ottenere gratuitamente dai Comuni toccati dalla linea Treviglio a Crema e Cremona in coerenza alle promesse del maggior numero di tali Comuni il terreno necessario pella costruzione della ferrovia. Tuttavia

Terrain der Gesellschaft ohne Entgelt zur Verfügung gestellt werde. — Die Staatsverwaltung übernimmt jedoch in dieser Beziehung selbstverständlich keine Haftung, und es hat auch diese unentgeltliche Ueberlassung nicht als Bedingung der Herstellung der gedachten Bahnstrecke zu gelten.

è ben inteso che l'Amministrazione dello Stato non assume alcuna garanzia a tale riguardo, e questa gratuita concessione di terreno non deve punto considerarsi come una condizione essenziale per la costruzione del suddetto tronco di ferrovia.

8.

Rücksichtlich aller nach dem gegenwärtigen Uebereinkommen von der Gesellschaft auszubauenden Bahnstrecken übernimmt die Gesellschaft alle Verbindlichkeiten, geniesst aber auch alle Rechte, welche in der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 enthalten sind, dermassen, dass die Bestimmungen dieser Concessions-Urkunde analog, und so weit sie auf die in dem gegenwärtigen Uebereinkommen erwähnten Bahnstrecken passen, auch auf die Letzteren in Anwendung gebracht werden sollen. — Insbesondere haben daher auch die in den §§. 33 bis inclusive 36 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 enthaltenen Bestimmungen

8.

Riguardo a tutti gli altri tronchi di ferrovia che in forza della presente convenzione la Società si obbliga di costrurre, essa assume tutti gli obblighi, come le vengono altresì conferiti tutti i diritti di cui nell'Atto di concessione del 14 marzo 1856, dimodochè le disposizioni di quell'Atto di concessione, in quanto sieno applicabili ai tratti di strada ferrata summenzionati, dovranno essere loro analogamente applicate. Le disposizioni, poi contenute nei §§ 33 al 36 inclusivamente dell'Atto di concessione 14 marzo 1856, concernenti la garanzia d'interesse assunta dall'Ammistrazione dello Stato dovranno particolarmente valere anche pei tronchi di cui nella presente Con-

rücksichtlich der von der Staatsverwaltung übernommenen Zinsen-Garantie auf die in diesem Uebereinkommen erwähnten Bahnstrecken nach ihrem Ausbaue zur Geltung zu kommen.

9.

Auf gleiche Weise haben die in der Concessions-Urkunde vom 14. März 1856 festgesetzten Tarifbestimmungen auch auf die in dem gegenwärtigen Uebereinkommen erwähnten Bahnlinien Anwendung. — Die lombardisch-venetianische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich aber, in solange die directe Linie von Treviglio nach Coccaglio nicht ausgebaut und dem Verkehre übergeben ist, von allen Gütern, welche einerseits von Mailand nach Brescia (oder weiterhin), so wie andererseits von Brescia (oder weiterher) nach Mailand expedirt werden, keine höhere Frachtgebühr abzunehmen, als nach den Bestimmungen der Concessions-Urkunde vom 14. März 1856 bei der Beförderung dieser Güter auf der directen Linie Treviglio-Coccaglio (deren Länge sich gleich $4^{26}/_{100}$ deutsche Meilen oder 32 Kilometer herausstellt) entfallen würde.

venzione dopo la loro rispettiva costruzione.

9.

Parimenti dovranno essere applicate ai tronchi di cui nella presente Convenzione le disposizioni relative alla tariffa stabilita nell'Atto di concessione del 14 marzo 1856. Senonchè la Società delle strade ferrate Lombardo-Venete si obbliga, fino a tanto che non sia costrutta ed aperta al pubblico la linea da Treviglio a Coccaglio, a non esigere per le merci che saranno spedite sia da Milano a Brescia (ed oltre), sia da Brescia (o da oltre) a Milano, una tassa di trasporto maggiore di quella che avrebbe diritto di esigere, secondo le disposizioni dell'Atto di concessione del 14 marzo 1856 pel trasporto delle merci stesse sulla linea diretta Treviglio-Coccaglio, la cui lunghezza è uguale a 4 26/100 leghe tedesche, ossia 32 chilometri.

10.

Die Staatsverwaltung ertheilt der lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung, den Gesellschaftsfond insoferne zu vermehren, als diese Vermehrung durch den Bau der Strecke Crema-Cremona und eventuell Treviglio-Coccaglio nothwendig werden sollte. Zu jeder solchen Ausgabe von neuen Actien oder Prioritäts-Obligationen hat jedoch die Gesellschaft unter Nachweisung der Nothwendigkeit einer solchen Emission die specielle Bewilligung der Staatsverwaltung anzusuchen, und darf diese Hinausgabe von neuen Actien oder Prioritäts-Obligationen lediglich in dem genehmigten Masse stattfinden.

11.

Die entfallende Stempelgebühr zu einem Exemplare dieses Uebereinkommens hat die lombardisch-venetianische Eisenbahn Gesellschaft zu berichtigen.

12.

In allen jenen Puncten, welche durch das gegenwärtige Uebereinkommen nicht ausdrücklich geändert erscheinen, bleiben die Bestimmungen der Concessions-Urkunde vom 14. März 1856 in voller Kraft.

10.

L'Amministrazione dello Stato concede alla Società delle ferrovie Lombardo-Veneto l'autorizzazione di aumentare il proprio fondo Sociale qualora tale aumento fosse reso necessario per la costruzione del tronco Crema-Cremona, e per quella eventuale del tronco Treviglio-Coccaglio. — Tuttavia ad ogni emissione di nuove azioni od obbligazioni la Società dovrà chiedere l'assenso dell'Amministrazione dello Stato, dimostrandone in pari tempo la necessità, e questa emissione di nuove azioni od obbligazioni dovrà aver luogo soltanto per la quantità assentita.

11.

L'importo pel competente bollo per uno degli esemplari della presente Convenzione resta a carico della Società.

12.

L'Atto di concessione 14 marzo 1856 rimane in pieno vigore per tutte quelle disposizioni che non fossero espressamente modificate dalla presente Convenzione.

13.

Der unterfertigte Verwaltungsrath der lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft macht sich verbindlich, dieses Uebereinkommen zur Kenntniss der nächsten General-Versammlung zu bringen, deren nachträgliche Zustimmung zu diesem Uebereinkommen zu erwirken, und sich hierüber gegen die Staatsverwaltung auszuweisen.

Urkund dessen wurden zwei gleichlautende Exemplare dieses Uebereinkommens ausgefertigt und beiderseitig unterschrieben.

Wien, am 8. April 1857.

RITTER VON TOGGENBURG m. p.
k. k. Handelsminister.

FRANZ GRAF ZICHY m. p.
Präsident des Verwaltungsrathes.

ALOIS GRAF MOCENIGO m. p.
Verwaltungsrath.

ING. DR. CARL BINGLER m. p.
General-Secretär.

13.

Il Consiglio d' amministrazione della Società delle strade ferrate Lombardo-Venete si obbliga di portare questa Convenzione a cognizione della prossima Adunanza Generale ed ottenerne l' approvazione che renderà poscia ostensibile all'Amministrazione dello Stato.

In fede di che vennero stesi due esemplari conformi della presente Convenzione e da ambe le parti contraenti sottoscritti.

Vienna, 8 aprile 1857.

CAV. DI TOGGENBURG
I. R. Ministro del Commercio.

FRANCESCO Conte ZICHY
presid. del Consiglio d'amministr.

LUIGI Conte MOCENIGO
membro del Consiglio d'amministr.

Ing. CARLO BINGLER
Segretario generale.

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE
ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Oesterreichische südliche Staats-,lombardische- und central-italienische Eisenbahnen.

Traduction.

ACTE DE CONCESSION
du 23 Septembre 1858.

Article premier.

L'État cède et concède aux Concessionnaires :

1° Le chemin de fer Impérial et Royal du sud de l'État, comprenant la ligne de Vienne à Trieste avec ses embranchements de Mödling à Laxenburg et de Wiener-Neustadt à Œdenburg ;

2° Le chemin de fer de Marburg à Klagenfurt, avec prolongement jusqu'à Villach ;

3° Le chemin de fer de Steinbruck à Sissek par Agram, avec un embranchement sur Karlstadt ;

4° Le chemin de fer du Tyrol, de Vérone à Kufstein par Botzen, Brixen et Innsbruck.

Text.

Concessions-Urkunde.
vom 23. September 1858.

§. 1.

Das k. k. Aerar überlässt und überträgt den Concessionären:

1. Die k. k. südliche Staatsbahn, welche die Eisenbahn von Wien nach Triest sammt ihren Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg, und von Wiener-Neustadt nach Oedenburg in sich begreift.

2. Die Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt mit der Verlängerung bis Villach.

3. Die Eisenbahn von Steinbrück über Agram nach Sissek mit einer Zweigbahn nach Karlstadt.

4. Die Tiroler Eisenbahnen von Verona bis Kufstein über Botzen, Brixen und Innsbruck.

Art. 2.

Les Concessionnaires sont autorisés à annexer aux lignes cédées et concédées par l'article précédent celles qui ont été cédées et concédées à la Compagnie Impériale Royale privilégiée des chemins de fer Lombard-Vénitiens et à la Compagnie Impériale Royale privilégiée du chemin de fer d'Orient de l'Empereur François-Joseph, et à constituer, avec l'assentiment de ces Compagnies respectives, une Compagnie unique pour l'ensemble du réseau.

Dans le cas où cette annexion aurait lieu, la ligne de Padoue à Rovigo serait ajoutée au réseau Lombard-Vénitien qui reste tel qu'il est aujourd'hui, et le réseau du chemin de fer d'Orient de l'Empereur François-Joseph serait restreint aux lignes de Marburg (soit Pragerhof) à Ofen par Kanizsa et Stuhlweissenburg, de Stuhlweissenburg à Uj-Szöny et d'Œdenburg à Kanizsa.

Dans le cas où il serait construit un embranchement des chemins de fer du Banat, dirigé vers un point de la rive gauche du Danube entre Eszek et Vukovar, les Concessionnaires seront tenus, après l'achèvement de la ligne d'Œdenburg à

§. 2.

Die Concessionäre sind ermächtiget, mit den ihnen laut des vorhergehenden Paragrafen überlassenen und übertragenen Eisenbahnen, sowohl jene, welche der k. k. priv. lomb.-venet. Gesellschaft, als jene, welche der k. k. priv. Franz-Josef-Orientbahn-Gesellschaft überlassen und übertragen worden sind, unter Zustimmung der betreffenden Gesellschaften zu vereinigen und für dieses Gesammtnetz eine einzige Gesellschaft zu gründen.

Erfolgt jene Vereinigung, so wird dem lombard.-venet. Eisenbahnnetze, dessen Bestand übrigens unverändert bleibt, die Eisenbahn von Padua nach Rovigo hinzugefügt, und das Netz der Franz-Josef-Orientbahn auf die Linien Marburg (beziehungsweise Pragerhof) Ofen über Nagy-Kanizsa und Stuhlweissenburg, Stuhlweissenburg-Uj-Szöny, Oedenburg-Kanizsa, beschränkt.

Wenn von den Eisenbahnen im Banate eine Zweigbahn bis an einen Punkt des linken Donau-Ufers zwischen Esseg und Vukovár geführt werden würde, liegt den Concessionären nach Vollendung der Linie Oedenburg-Kanizsa die Verpflich-

Kanizsa, de construire le chemin de fer de Kanizsa per Eszek au susdit point et de prendre à leur charge la moitié de la dépense du pont sur le Danube.

Si, après l'achèvement de la ligne Kanizsa-Eszek, les lignes du groupe des chemins de fer de l'Orient et de la Croatie produisent, pendant deux ans consécutifs, au moins 7 0/0 du capital engagé dans l'établissement de ces lignes, les Concessionnaires seront tenus, en tant que le Gouvernement l'exigera, d'exécuter un chemin de fer de jonction entre les lignes Agram-Sissek et Kanizsa-Eszek.

L'année 1865 écoulée, les Concessionnaires seront tenus de construire un embranchement de Saint-Peter à Fiume et la ligne de Villach à Brixen, dans le cas où le Gouvernement l'exigera, et prendre à leur charge un tiers des frais de construction de l'infrastructure et de la superstructure de ces deux lignes, y compris l'achat des terrains.

Art. 3.

La durée de la concession de toutes les lignes cédées, concédées ou an-

tung ob, die Eisenbahn von Kanizsa über Esseg bis zu dem gedachten Punkte zu bauen, und die Hälfte der Kosten des Baues einer Donaubrücke daselbst zu tragen.

Wenn nach Vollendung der Linie Kanizsa-Esseg die Eisenbahnen der Gruppe der Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn und der kroatischen Bahn durch zwei aufeinander folgende Jahre mindestens 7 % des auf dieselben verwendeten Capitals als Reinertrag abwerfen, so sind die Concessionäre verpflichtet, insoferne es die hohe Regierung verlangt, eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Agram-Sissek und der Linie Kanizsa-Esseg herzustellen.

Nach Ablauf des Jahres 1865 sind die Concessionäre verpflichtet, eine Zweigbahn von St. Peter nach Fiume und die Bahn von Villach nach Brixen herzustellen, insoferne es die hohe Regierung verlangt, und ein Drittheil der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues, mit Inbegriff der Grundeinlösungen, dieser beiden Eisenbahnen trägt.

§. 3.

Die Dauer der Concession aller laut der §§. 1 und 2 den Conces-

nexées, en vertu des art. 1 et 2, est fixée à quatre-vingt-dix ans, à partir du 1er janvier 1865.

sionären überlassenen und übertragenen, und der mit diesen vereinigten Eisenbahnen erstreckt sich auf 90 Jahre, von dem 1. Jänner 1865 an.

Art. 4.

Les chemins de fer mentionnés dans l'art. 1er, aussi bien ceux actuellement en exploitation ainsi que les lignes en construction, sont cédés par l'État aux Concessionnaires avec toutes leurs dépendances mobilières et immobilières, y compris le matériel d'exploitation appartenant à l'État, en service, en réparation, en construction ou en dépôt; les approvisionnements et matériaux de toute espèce, vieux ou neufs, destinés soit à l'exploitation, soit à la construction ; les lignes télégraphiques servant à l'exploitation, etc., et spécialement tous les terrains acquis à un titre quelconque pour lesdits chemins de fer, qu'ils aient été ou non utilisés jusqu'à cette époque pour la construction et l'exploitation.

Sont en outre comprises dans les

§. 4.

Die im §. 1 erwähnten Eisenbahnen, und zwar sowohl die im Betriebe stehenden, als die im Baue befindlichen, werden den Concessionären von der hohen Regierung mit allen ihren beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen überlassen, mit Inbegriff der gesammten im Gebrauche, in Reparatur, im Baue oder in den Remisen befindlichen der Regierung gehörigen Betriebs-Mittel, der Vorräthe und Materialen jeder Art, der neuangeschafften sowohl, als der abgenützten, sei es dass sie zu Zwecken des Betriebes oder des Baues zu dienen bestimmt sind, der Telegrafenleitungen für den Eisenbahnbetrieb u. s. w., namentlich aber mit Inbegriff aller unter irgend welchem Titel für die gedachten Eisenbahnen erworbenen Grundstücke, gleichviel ob dieselben bis dahin zu Bau- und Betriebszwecken verwendet worden sind oder nicht.

Hiezu soll ferner die Aerarial-

cessions faites les tourbières de l'État près de Laybach, avec les bâtiments, machines et approvisionnements qui en dépendent.

Art. 5.

Les Concessionnaires seront substitués, sans avoir à faire aucun paiement spécial de ce chef, à tous les droits et à toutes les charges résultants pour l'État de la Convention conclue en date du 5 octobre 1857 avec la Société de l'aqueduc de Trieste (*Società d'acquedotto Auresina*).

Art. 6.

En cédant les lignes de chemins de fer mentionnées dans l'art. 1er, le Gouvernement transmet aux Concessionnaires non-seulement le droit à l'usage et à l'exploitation de ces lignes, mais encore tous ses droits envers les tiers, en tant que ces droits concernent l'exploitation et l'usage desdites lignes.

Art. 7.

Par contre, les Concessionnaires prennent à leur compte les charges et obligations de toute nature, concernant lesdites lignes et l'acquitte-

Torf-Gewinnungsanstalt bei Laibach sammt den dazu gehörigen Gebäuden, Maschinen und Vorräthen gehören.

§. 5.

Die Concessionäre treten ohne besonderes Entgelt in alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche für das Aerar aus dem Vertrage mit der Triestiner Wasserleitungs-Gesellschaft (Società d'acquedotto Auresina) ddo. 5 October 1857 hervorgehen.

§. 6.

Mit der Erwerbung und dem Rechte der Benützung und des Betriebes der im §. 1 erwähnten Eisenbahnen gehen auch alle dem Staats-Eisenbahn-Aerar gegen dritte Personen zustehenden Rechte an die Concessionäre über, insoferne diese Rechte mit dem Betriebe und der Benützung der gedachten Eisenbahnen verknüpft sind.

§. 7.

Die Concessionäre übernehmen dagegen auch alle wie immer gearteten, die gedachten Eisenbahnen betreffenden Verpflichtungen und

ment de tous les paiements à échoir, qu'ils concernent le passé ou l'avenir.

Leistungen und die Berichtigung aller noch vorfallenden Zahlungen, dieselben mögen sich auf Verhältnisse der Vergangenheit oder Zukunft beziehen.

Art. 8.

En tant que sur les lignes reprises, il y aurait, soit des ouvrages encore en cours d'exécution dont l'exécution serait confiée par contrat à des entrepreneurs, soit des livraisons de fournitures confiées par contrat à des entrepreneurs qui seraient encore à effectuer, les Concessionnaires sont substitués à tous les droits et à toutes les charges incombant au Gouvernement envers les entrepreneurs, et en conséquence il sera délivré aux Concessionnaires des copies légalisées des contrats, ou au besoin les originaux mêmes, contre reçu et à charge de restitution ultérieure.

§. 8.

Insoferne an den übernommenen Bahnen einzelne Objecte noch im Baue befindlich sind, und derlei Bauführungen an bestimmte Unternehmer vertragsmässig überlassen wurden, oder Material-Lieferungen durch Unternehmer noch im Zuge sind, treten die Concessionäre gleichfalls in alle gegen diese Contrahenten zustehenden Rechte und in die obliegenden Verbindlichkeiten des Aerars und es werden denselben beglaubigte Abschriften der bezüglichen Contracte, und für den eintretenden Fall der Nothwendigkeit auch die Originalien gegen Empfangsscheine und seinerzeitige Zurückstellung zu übergeben sein.

Art. 9.

Tous les actes concernant la construction, l'exploitation et les livraisons qui seront nécessaires ou utiles aux Concessionnaires, leur seront délivrés trois mois après la sanction suprême de la présente Concession sur inventaire et contre reçu, mais

§. 9.

Eben so werden den Concessionären alle erforderlichen und ihnen nützlichen Verhandlungsacten in Bezug auf Baulichkeiten, Betrieb und Lieferungen binnen 3 Monaten nach erfolgter Allerhöchster Genehmigung der gegenwärtigen Concession

à charge de restitution de toutes pièces qui ne seraient pas un élément indispensable des archives des Concessionnaires.

zum Gebrauche übergeben; sie müssen jedoch genau verzeichnet, als erhalten bestätigt und nach erfolgter Benützung wieder zurückgestellt werden, insoferne sie nicht einen nothwendigen Bestandtheil der Archive der Concessionäre bilden.

Art. 10.

La remise des chemins de fer et de leurs dépendances commencera dans le délai d'un mois au plus, après l'approbation suprême de la présente Concession, et sera continuée aussi rapidement que possible et sans interruption.

Pour la remise et la reprise il sera dressé un inventaire exact en double expédition, qui sera signé par les Commissaires de remise et ceux de reprise.

§. 10.

Die Uebergabe der Eisenbahnen und ihren Zugehörungen soll längstens einen Monat nach der Allerhöchsten Genehmigung dieser Concessions-Urkunde beginnen, und ununterbrochen so schnell als thunlich fortgesetzt werden.

Zum Zwecke der Uebergabe und Uebernahme wird ein genaues Inventar errichtet und in zweifacher Ausarbeitung von den zur Uebergabe und Uebernahme Bestellten unterfertiget.

Art. 11.

Les Concessionnaires entrent en jouissance des lignes à eux concédées à partir du 1[er] novembre 1858, avec cette exception que, pour la ligne du Tyrol qu'on espère pouvoir ouvrir avant le 1[er] novembre 1858, le produit net sera porté au crédit des Concessionnaires à partir du jour de l'ouverture.

Par contre, les Concessionnaires

§. 11.

Die Concessionäre treten mit 1. November 1858 in den Genuss der ihnen überlassenen Bahnstrecken mit Ausnahme der eventuell vor dem 1. November 1858 zu eröffnenden Strecken der Tiroler Bahn, deren Reinerträgnisse von dem Tage der Eröffnung den Concessionären zufallen.

Dagegen gehen auch von diesem

seront tenus de tous les paiements afférents aux lignes en question à partir de la même époque.

Zeitpunkte an alle die fraglichen Bahnstrecken betreffenden Zahlungen auf Rechnung der Concessionäre.

Art. 12.

Le Gouvernement n'est obligé à remettre les chemins de fer et leurs dépendances que dans l'état où ils se trouveront à l'époque de la remise.

Toutefois, il est entendu qu'à partir du jour de la signature du présent acte de Concession jusqu'à la remise des lignes, aucune vente de matériaux ou de terrains des chemins de fer et aucun traité dont la durée excéderait le 31 décembre 1858, ne pourront être faits qu'avec l'assentiment par écrit des Concessionnaires.

Dans le cas où des ventes auraient été faites pendant ce temps, le produit en appartiendra sans exception aux Concessionnaires.

§. 12.

Das Aerar ist bloss verpflichtet, die Eisenbahnen und ihre Zugehörungen in dem Zustande zu übergeben, in welchem sie sich zur Zeit der Uebergabe befinden.

Jedoch sollen von dem Tage der Unterzeichnung dieser Concessions-Urkunde bis zur Uebergabe der Bahnen keine Verkäufe von Materialien oder Grundstücken der Bahnen ohne schriftliche Zustimmung der Concessionäre stattfinden und keine neuen Verträge geschlossen werden, deren Wirksamkeit sich über den 31 December 1858 erstreckt.

Sollten während dieser Epoche dennoch Verkäufe stattgefunden haben, so hat der diessfällige Erlös jedenfalls den Concessionären zuzufallen.

Art. 13.

A partir du 1er novembre 1858 jusqu'à la reprise complète, c'est-à-dire, au plus tard, jusqu'au 1er janvier 1859, l'État se charge de l'administration, pour le compte des Concessionnaires, des chemins de fer

§. 13.

Die k. k. Staatsverwaltung verwaltet vom 1. November 1858 an die in § 1 ad 1 und 2 erwähnten im Betriebe stehenden und bis dahin in Betrieb zu setzenden Bahnen, bis zur vollendeten Uebernahme, d. h.

en exploitation mentionnés sous les n^{os} 1 et 2 de l'article 1er, ainsi que des lignes qui seraient mises en exploitation dans la période précitée.

L'État ne répond pendant cette période d'aucun dommage ni perte; toutefois il interviendra par voie administrative pour faire dédommager les Concessionnaires en raison des pertes qui, depuis le moment où l'inventaire aura été dressé jusqu'à celui de la reprise, pourraient se produire par le fait des employés, en tant qu'ils n'auraient pas, à cette époque, quitté le service de l'État.

Art. 14.

Le compte de la gestion fait par les organes de l'État pour les Concessionnaires sera rendu dans le délai de six mois après que cette gestion aura cessé.

Pour faciliter le règlement de ce compte, il est entendu que toutes les recettes réalisées jusqu'à la fin d'octobre de cette année appartiendront à l'État, et que toutes celles réalisées à partir du 1er novembre de cette année appartiendront aux Concessionnaires.

längstens bis zum 1. Jänner 1859, für Rechnung der Concessionäre.

Sie haftet jedoch in dieser Periode für keinen wie immer gearteten Schaden oder Abgang; indessen wird sie allenfallige Abgänge welche nach erfolgter Inventirung bis zur Uebergabe vorkommen sollten, von ihren ersatzpflichtigen Beamten oder Dienern, in so lange dieselben nicht aus dem Staatsdienste getreten sind, im administrativen Wege hereinzubringen suchen.

§. 14.

Ueber die durch die Organe des Aerars besorgte Verwaltung wird innerhalb sechs Monaten nach der Beendigung derselben Rechnung gelegt.

Zum Zwecke der leichteren Abrechnung wird noch festgesetzt, dass auf der südlichen Staats-Eisenbahn alle Gebühren, welche am letzten October dieses Jahres bereits eingehoben waren, dem Aerar verbleiben, dagegen alle Gebühren, welche erst vom 1. November dieses Jahres an eingehen, den Concessionären zukommen haben.

Pendant la gestion de l'État pour le compte des Concessionnaires, il ne pourra pas être fait, sans l'assentiment écrit des Concessionnaires, d'autres dépenses que celles indispensables pour l'exploitation régulière des chemins de fer ou celles qu'il serait impossible d'ajourner par un motif quelconque.

Während der durch die Organe des Aerars besorgten Verwaltung dürfen ohne schriftliche Zustimmung der Concessionäre keine anderen als solche Auslagen gemacht werden, welche zum ordnungsmässigen Betriebe der Eisenbahnen nothwendig oder sonst unaufschiebbar sind.

Art. 15.

Le prix de cession des lignes concédées est fixé à 100 Millions de Florins, monnaie autrichienne, payable en monnaie sonnante d'argent autrichienne.

§. 15.

Für die überlassenen Bahnen und Bahnstrecken wird als Ablösungsbetrag eine Summe von Ein Hundert Millionen Gulden ö. W. festgesetzt, welche in klingender österr. Silbermünze zu erlegen sein wird.

Art. 16.

Le paiement des 100 Millions de Florins stipulés à l'art. 15 aura lieu comme il suit:

10 Millions un mois après la sanction suprême de la présente Concession.

10 Millions	le 1er novembre		1859.
6	—	—	1860.
6	—	—	1861.
6	—	—	1862.
6	—	—	1863.
6	—	—	1864.
10	—	—	1865.
10	—	—	1866.

Les 30 Millions restants seront

§. 16.

Die Bezahlung der im §. 15 stipulirten Hundert Millionen Gulden hat folgendermassen stattzufinden:

10 Millionen 1 Monat nach der Allerhöchsten Genehmigung dieser Concession.

10 Millionen	am 1. November		1859.
6	—	—	1860.
6	—	—	1861.
6	—	—	1862.
6	—	—	1863.
6	—	—	1864.
10	—	—	1865.
10	—	—	1866.

Die noch übrigen Dreissig Millio-

réalisés par un prélèvement de moitié, à partir de l'exercice 1870, sur l'excédant des produits nets de tous les chemins cédés, concédés ou réunis, en vertu des art. 1[er] et 2, au-dessus de 7 0/0 du capital d'établissement (art. 28 et 29); la moitié dudit excédant, au-dessus de 7 0/0, sera payée au plus tard dans les trois mois qui suivront l'approbation du bilan annuel par l'Assemblée générale.

nen sind aus der Hälfte des reinen Erträgnisses der sämmtlichen, den Concessionären überlassenen, so wie der ihnen nach §. 1 und 2 concessionirten und mit den ihrigen vereinigten Eisenbahnen, so ferne dieses Erträgniss sieben Procent des Anlage-Capitales (§§. 28 und 29) übersteigt, allmälig vom Betriebsjahre 1870 beginnend, zu erlegen, und es muss di Hälfte des erwähnten Ueberschusses über sieben Procent, längstens binnen dreissig Tagen nach Feststellung der Jahresbilanz seitens der General-Versammlung berichtiget werden.

Art. 17.

Si les Concessionnaires déclarent, avant le 1[er] novembre 1866, vouloir payer, à compte des derniers 30 Millions de Florins, valeur autrichienne, mentionnés à l'article précédent, 5 Millions chaque 1[er] novembre des années 1871, 1872, 1873 et 1874, sans égard au produit net des chemins de fer, ils seront affranchis du paiement des 10 Millions de Florins encore restants.

§. 17.

Insoferne die Concessionäre vor dem 1. November 1866 erklären, auf Rechnung der im vorhergehenden Absatze erwähnten letzten Dreissig Millionen Gulden österr. Währung jeden 1. November der Jahre 1871, 1872, 1873 und 1874, je Fünf Millionen Gulden öst. Währ. bezahlen zu wollen, ohne Rücksicht auf das reine Erträgniss der Eisenbahnen, so werden sie von der Zahlung der noch erübrigenden Zehn Millionen Gulden enthoben.

Art. 18.

Le paiement des 100 Millions de Florins valeur autrichienne, stipulé à l'art. 15, aura lieu sans intérêts, pourvu qu'il soit effectué exactement aux échéances déterminées aux art. 16 et 17. En cas de retard, les Concessionnaires auront à bonifier l'intérêt à 6 0/0, à dater du jour de l'échéance.

§. 18.

Von dem im §. 15 stipulirten Betrage von Ein Hundert Millionen Gulden ö. W. sind, insoferne die in den §§. 16 und 17 festgesetzten Zahlungstermine pünktlich zugehalten werden, keine Zinsen zu entrichten; wogegen in dem Falle, als die Zahlung in der bestimmten Frist nicht geleistet würde, sechspercentige vom Tage der abgelaufenen Frist zu berechnende Zinsen vergütet werden müssen.

Art. 19.

Les recettes des chemins de fer exploités pour le compte des Concessionnaires (art. 13) ne leur seront délivrées qu'après paiement complet du premier versement de 10 Millions de Florins et des intérêts pour retard s'il y a lieu.

§. 19.

Den Concessionären werden die Erträgnisse der Bahnen, deren Verwaltung nach §. 13 auf ihre Rechnung besorgt wird, erst nachdem die ersten Zehn Millionen Gulden mit den etwa abgelaufenen Verzugszinsen vollständig bezahlt sind, erfolgt werden.

Art. 20.

Les Concessionnaires s'engagent à allouer des indemnités indiquées ci-après aux employés et agents de l'État chargés de l'exploitation et de l'entretien des chemins de fer en question, si les Concessionnaires se décident à ne pas les garder et à leur dénoncer le service dans les six mois qui suivront la reprise des

§. 20.

Die Concessionäre verpflichten sich, denjenigen mit dem Betriebe und der Instandhaltung der in Rede stehenden Bahnen beauftragten Staatsbeamten und Dienern, welche sie nicht in ihrem Dienste behalten, und binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahnen kündigen wollen, insoferne dieselben min-

lignes, et si ces employés et agents ont servi l'État au moins pendant un an, savoir:

1° A tous ceux qui auront servi l'État d'une manière continue pendant moins de dix ans ou plus de vingt ans, le traitement dont ils jouissaient sous l'Administration de l'État, jusqu'au jour de la dénonciation, et six mois de ce traitement, à partir de ce jour;

2° A tous ceux qui auront plus de dix ans et moins de vingt ans de service continu, le traitement dont ils jouissaient sous l'Administration de l'État, et en cas de dénonciation, six mois de ce même traitement et ensuite la pension normale, si ces employés ou agents ne sont pas appelés à un autre poste de l'État.

destens Ein Jahr im Staatsdienste zugebracht haben, folgende Entschädigungen zu leisten.

1. Allen jenen, welche dem Staate weniger als 10 und mehr als 20 Jahre ununterbrochen gedient haben, bis zum Tage der Kündigung ihre unter der Aerarial-Verwaltung genossenen Bezüge und nach der Kündigung einen sechsmonatlichen Betrag derselben;

2. Allen jenen, welche dem Staate mehr als 10 und weniger als 20 Jahre ununterbrochen gedient haben, die unter der Aerarial-Verwaltung genossenen Bezüge, und im Falle der Kündigung einen sechsmonatlichen Betrag derselben, nach der Kündigung aber und insoferne diese Beamtem und Diener bei dem Staate keine andere Anstellung erhalten, ihre normalmässigen Ruhegenüsse.

Art. 21.

Les employés et agents, non congédiés dans les six mois après la reprise des lignes, ont droit, dans le service des Concessionnaires, à un traitement égal à leur traitement actuel, et, dans le cas où ils viendraient à être congédiés ultérieurement, les Concessionnaires sont tenus de leur accorder la pension à la-

§. 21.

Diejenigen Beamten und Diener, welchen nicht binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahnen gekündiget wird, haben im Dienste der Concessionäre Anspruch auf jene Bezüge, welche ihren unter der Staatsverwaltung zuletzt genossenen gleichkommen, und es wird denselben für den Fall späterer Entlas-

quelle ils avaient droit au moment de leur entrée au service de la Compagnie :

Toutefois, dans le cas où la pension, résultant en leur faveur du règlement sur les retraites à établir par la Société, leur serait plus favorable, ils auront droit à cette dernière pension, en tant que ces employés et agents n'auront pas mérité d'être renvoyés pour une malversation ou une violation grave de leurs devoirs de service.

Les Concessionnaires, dans l'application des principes posés dans le présent article et dans l'article précédent, traiteront les employés et agents provisoires comme les définitifs, et leur compteront, par conséquent, à titre définitif, le temps de service provisoire.

Les employés élèves et aspirants qui, le jour de la reprise, n'auront pas au moins un an de service de l'État et qui seraient congédiés par les Concessionnaires, n'auront droit qu'à trois mois du traitement.

Dans le cas où des employés non repris par les Concessionnaires (et comptant moins de dix et plus de

sung derjenige Ruhegenuss zugesichert, auf welchen sie bei ihrem Austritte aus dem Staatsdienste ein Anrecht hatten, insoferne dieselben nach der durch die Gesellschaft einzuführenden Pensionsnorm nicht auf eine günstigere Behandluug Anspruch haben sollten und sich dieselben ihre Entlassung nicht durch Veruntreuung oder durch schwere Verletzungen ihrer Dienstpflichten zugezogen haben.

Die Concessionäre werden übrigens bei Anwendung der in dem gegenwärtigen und vorhergehenden Paragrafe festgesetzten Grundsätze die provisorischen Beamten und Diener den definitiven gleichstellen und ihnen daher die in provisorischer Eigenschaft zugebrachte Dienstzeit als eine definitive anrechnen.

Denjenigen Beamten, Eleven und Prakticanten, welche am Tage der Uebernahme der Bahnen nicht mindestens schon ein Jahr im Staatsdienste sich befinden, sind die Concessionäre lediglich dreimonatlich zu kündigen verpflichtet.

Für den Fall, dass die von den Concessionären nicht in ihren Dienst übernommenen (unter 10 oder über

vingt ans de service de l'État) deviendraient incapables de services ultérieurs pendant le délai de dénonciation, ils ne pourront exiger aucune pension des Concessionnaires; la pension sera à la charge de l'État, de même que les pensions et provisions des veuves et orphelins des employés et agents qui ne sont pas entrés au service des Concessionnaires.

Art. 22.

Les Concessionnaires s'engagent à livrer à l'exploitation, aux termes fixés dans l'annexe A, les chemins de fer qui leur sont cédés et concédés et ceux qui leur seront abandonnés en cas d'annexion.

Art. 23.

Les Concessionnaires auront (sous réserve des droits déjà acquis par d'autres Compagnies de chemins de fer) la préférence pour les lignes qu'on voudrait concéder dans le territoire autrichien de la rive droite du Danube, comme embranchement ou continuation des lignes cédées ou concédées aux Concessionnaires ou annexées, en tant qu'ils accepteront les conditions proposées par

20 Jahre im Staatsdienste befindlichen) Beamten während der Kündigungsfrist dienstunfähig werden, können sie von den Concessionären keine Ruhegenüsse ansprechen, und es müssen auch die Pensionen und Provisionen der Wittwen und Waisen der nicht in den Dienst der Concessionäre eingetretenen Beamten und Diener, vom Aerar übernommen werden.

§. 22.

Die Concessionäre verpflichten sich, die ihnen übertragenen, überlassenen oder in dem Falle der Verschmelzung übernommenen Bahnen binnen der in dem Anhange A festgesetzten Fristen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

§. 23.

Den Concessionären wird (unter Vorbehalt der anderen Eisenbahn-Gesellschaften bereits ertheilten Concessionsrechte) die Zusicherung gegeben, dass in dem Falle, als innerhalb der auf dem rechten Donauufer gelegenen österreichischen Gebiete Zweig-oder Fortsetzung-Bahnen der ihnen überlassenen, übertragenen oder der mit den ihrigen vereinigten Eisenbahnen an dritte

des tiers pour l'établissement et l'exploitation; les Concessionnaires devront réclamer dans la forme légale, au plus tard dans un délai de quatre mois après notification des conditions, leur acceptation.

Art. 24.

Dans le cas où le Gouvernement jugerait à propos d'établir un chemin de fer dans les limites indiquées dans l'article précédent, il en offrira la concession pour la construction et l'exploitation aux Concessionnaires, et il ne procédera à la construction à ses frais ou à la concession à des tiers qu'autant que les Concessionnaires n'auraient pas accepté légalement, dans le délai de quatre mois, l'offre à eux faite et les conditions y relatives.

Personen concedirt werden wollten, den Concessionären das Vorrecht gelassen werde, insoferne sie dieselben Bedingungen eingehen, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und zum Betriebe einer solchen Bahn anbieten, und wenn sie sich binnen längstens vier Monaten, nachdem ihnen die Bedingungen mitgetheilt werden, hierzu rechtsverbindlich erklären.

§. 24.

Nicht minder wird die Staatsverwaltung den Concessionären, insoferne sie selbst die Anlage einer Eisenbahn innerhalb der in den vorhergehenden Paragraphen angegebenen Grenzen für angemessen erachten würde, die Concession zur Anlage und zum Betriebe einer solchen Bahn anbieten und den Bau nur dann auf Staatskosten ausführen oder die Concession hiezu nur dann einem dritten verleihen, wenn die Concessionäre das ihnen gemachte Anerbieten und bezüglich die Bedingungen desselben binnen vier Monaten nicht ausdrücklich annehmen.

Du reste, les Concessionnaires pourront, avec l'approbation du Gouvernement, réunir à leur entreprise d'autres chemins de fer, soit en partie soit en totalité.

Es wird den Concessionären übrigens gestattet, mit Genehmigung der Staatsverwaltung auch andere Eisenbahnen mit ihren Unternehmen ganz oder theilweise in Verbindung zu bringen.

Art. 25.

La préférence accordée dans les art. 23 et 24 aura la durée fixée dans l'art. 3 pour la concession.

Il est en outre stipulé qu'aucune nouvelle ligne, ayant pour objet de relier deux points du réseau cédé, concédé ou rétrocédé aux Concessionnaires, ne pourra, pendant la durée de la présente Concession, être concédée ou établie qu'autant que la ligne projetée toucherait de nouveaux points situés en dehors du réseau en question et qui seraient considérés par le Gouvernement comme ayant une grande importance stratégique, politique et commerciale.

§. 25.

Das in den §§. 23 und 24 verliehene Vorzugsrecht währt die ganze in dem §. 3 angegebene Dauer der Concession hindurch.

Es wird überdiess festgestellt, dass keine neue Bahn, deren Zweck es ist, zwei Punkte des den Concessionären überlassenen, übertragenen und von denselben übernommenen Eisenbahnnetzes miteinander zu verbinden, während der Dauer der gegenwärtigen Concession weder concessionirt noch hergestellt werden solle, es sei denn, dass die projectirte Bahn neue, ausserhalb des in Rede stehenden Netzes liegende Punkte berühre, welche nach dem Ermessen der Staatsverwaltung von besonderer strategischer, politischer oder commerzieller Wichtigkeit sind.

Art. 26.

Tous les chemins de fer cédés ou concédés aux Concessionnaires

§. 26.

Sämmtliche, den Concessionären überlassene, übertragene oder von

ou repris par eux, qu'ils soient en exploitation, en cours d'exécution ou à construire, seront possédés par les Concessionnaires avec tous les droits et charges stipulés dans la Loi pour les Concessions de chemins de fer du 14 septembre 1854 (*Bulletin des lois*, n° 238) et dans la Loi relative à l'exploitation des chemins de fer du 16 novembre 1851 (*Bulletin des lois.* n° 1 de 1852), à moins de stipulations contraires du présent acte de Concession, et sauf les modifications qui pourraient être apportées aux lois existantes.

Les Concessionnaires seront tenus en particulier de s'adresser au Gouvernement pour avoir des informations sur la confiance qu'on peut accorder à tous les employés et agents qu'ils voudront engager, et de tenir compte des informations ainsi obtenues.

ihnen übernommene, bereits im Betriebe stehende, auszubauende, anzulegende und zu erbauende Eisenbahnen werden von denselben mit allen Rechten und Verbindlichkeiten besessen und benützt, welche in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14 September 1854 (R. G. Blatt Nr. 238) und in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16 November 1851 (R G. Blatt, Jahrgang 1852, Nr. 1), aufgeführt sind, insoferne nicht in dieser Concessions-Urkunde eine andere Bestimmung getroffen worden ist, oder durch nachträgliche gesetzliche Anordnungen eine andere Bestimmung getroffen wird.

Insbesondere sind die Concessionäre verpflichtet, hinsichtlich der Bestellung aller Beamten und Diener vor deren Anstellung bei der Staatsverwaltung über deren Vertrauungswürdigkeit die nöthige Information einzuholen und derselben gebührend Rechnung zu tragen.

Art. 27.

Les chemins de fer cédés et concédés aux Concessionnaires ou annexés à leurs lignes forment un ensemble indivisible; il n'en pourra

§. 27.

Sämmtliche, den Concessionären überlassene, übertragene und mit den ihrigen verschmolzene Eisenbahnen bilden ein untheilbares Ganzes; es

donc être cédé aucune partie, même sous forme de bail.

darf daher eine theilweise Abtretung derselben, sei es auch nur in der Form einer Verpachtung, nicht stattfinden.

Art. 28.

Le Gouvernement garantit aux Concessionnaires, pendant toute la durée de la Concession (art. 3), et pour toutes les lignes cédées, concédées ou annexées en vertu de la présente Concession, un produit net, déduction faite de tous les frais d'exploitation et d'administration, de 5 0/0 d'intérêts et de 1/5 0/0 d'amortissement.

§. 28.

Die Staatsverwaltung haftet den Concessionären dafür, dass die sämmtlichen ihnen überlassenen, übertragenen und in Folge der gegenwärtigen Concession mit den ihrigen verbundenen Eisenbahnen während der ganzen Concessionsdauer (§. 3) einen Reinertrag von fünf Percent an Zinsen und ein fünftel Percent als Amortisationsquote, nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten, tragen werden.

Cette garantie comprend tout le capital nécessaire:

a) pour le paiement de la somme d'achat stipulée aux articles 15 et 16, qui, relativement à la garantie de l'État, sera entièrement portée au compte du chemin de fer du Sud de l'État ;

b) pour la construction de toutes les lignes mentionnées aux articles 1er et 2 du présent acte de Concession, jusqu'à leur ouverture;

Diese Haftung umfasst das ganze Anlagecapital, welches erforderlich sein wird:

a) zur Berichtigung des in den §§. 15 und 16 festgesetzten Ablösungsbetrages, welcher in Betreff der Staatsgarantie lediglich für die südliche Staatseisenbahn in Rechnung zu bringen ist;

b) zum Baue sämmtlicher in der vorliegenden Concessions-Urkunde (§§. 1 und 2) erwähnten Eisenbahnen, bis zu deren Betriebseröffnung;

c) pour l'achèvement des constructions du chemin de fer du Sud pendant une durée de cinq ans, ainsi que pour l'équipement, la mise en exploitation et l'achèvement des constructions des autres chemins de fer, pendant les trois premières années (à partir du jour de la reprise, pour les lignes dejà en exploitation le 1[er] janvier 1859, et à partir de l'ouverture des lignes complètes, pour celles en cours d'exécution et à construire);

d) pour le paiement des intérêts mentionnés à l'art. 29 du capital employé à la construction.

Cette garantie s'applique séparément à chacun des quatre groupes ci-après, à partir de l'époque de la mise en exploitation complète de chacun de ces groupes, savoir:

1° Le chemin de fer du Sud de Vienne à Trieste et ses embranchements de Mödling à Laxenburg et de Wiener-Neustadt à Œdenburg avec la ligne de Marburg à Villach (tant que la ligne de Villach à Brixen ne sera pas construite), et la ligne de Steinbrück à Sissek et Karlstadt (tant qu'elle ne sera pas jointe à celle de Kanizsa à Eszek);

c) zur Vervollständignng der Bauten der südlichen Staatseisenbahn binnen fünf Jahren, sowie zur Ausstattung, Inbetriebsetzung und zur Vervollständigung der Bauten der übrigen Eisenbahnen während der ersten drei Jahre (bei den am 1. Jänner 1859 im Betriebe befindlichen vom Tage der Uebernahme, bei den im Baue befindlichen oder zu bauenden vom Tage der Eröffnung der vollständigen Linien an gerechnet.)

d) zur Entrichtung der im §. 29 angeführten Zinsen des Baucapitales.

Diese Haftung gilt abgesondert für jede einzelne der hiernächst angeführten vier Gruppen und zwar von dem Zeitpunkte der vollständigen Betriebseröffnung jeder derselben, nämlich:

1. Die k. k. südliche Staatseisenbahn von Wien nach Triest mit ihren Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Wiener-Neustadt nach Oedenburg sammt der Linie Marburg nach Villach (so lange die Linie von Villach nach Brixen nicht ausgebaut ist) und der Linie von Steinbrück nach Sissek und Carlstadt (so lange diese Linie nicht mit jener von Kanizsa nach

enfin, l'embranchement de Saint-Peter à Fiume, si on le construit;

2° Éventuellement, le réseau Lombard-Vénitien avec la ligne Padoue-Rovigo;

3° Le chemin de fer du Tyrol avec la ligne de Villach à Brixen et celle de Marburg à Villach, à partir de l'achèvement de la ligne Villach-Brixen.

4° Éventuellement, le réseau du François-Joseph et la ligne de la Croatie, après la jonction de ces deux groupes.

En conséquence, il sera tenu un compte à part, pour chaque groupe, des dépenses d'exécution et d'exploitation, y compris les frais généraux d'administration (à répartir en proportion des longueurs des lignes de chaque groupe) et des produits; dans le cas où les produits nets, pendant un exercice entier (du 1er janvier au 31 décembre), ne représenteraient pas 5 2/10 0/0 du capital employé pour l'établissement et la mise en exploitation du groupe relatif, la différence sera couverte par l'État.

Esseg verbunden sein wird), endlich die Zweigbahn von St. Peter nach Fiume, wenn solche gebaut werden wird;

2. eventuell das Netz der lomb.-venet. Bahnen sammt der Strecke Padua-Rovigo;

3. die Tiroler Bahn sammt der Linie von Villach nach Brixen und jener von Marburg nach Villach, sobald die Linie von Villach nach Brixen ausgebaut ist;

4. eventuell das Netz der Kaiser-Franz-Josef-Orientbahn und der croatischen Linien nach der Vereinigung dieser beiden Gruppen.

Es wird mithin für jede dieser Gruppen über die Anlage und Betriebskosten, mit Inbegriff der nach dem Verhältnisse der Länge zu vertheilenden allgemeinen Verwaltungskosten, gleichwie über die Betriebseinnahmen, abgesonderte Rechnung geführt werden, und insoferne die Reinerträgnisse im Laufe eines gesammten Jahres (vom 1. Jänner bis zum 31 December) 5 $^{2}/_{10}$ Percent des zur Anlage und zur Inbetriebsetzung der betreffenden Gruppe aufgewendeten Capitales nicht betragen sollten, wird es der Staatsverwaltung obliegen, die betreffende Differenz zu decken.

Art. 29.

Les intérêts à 5 0/0 du capital de construction de chaque groupe (art. 28), jusqu'à sa mise en exploitation complète, seront compris dans le capital de construction et d'exploitation, et les frais généraux d'administration seront répartis entre les diverses lignes en exécution et en exploitation, en raison de leur longueur respective.

Toutefois, pour chaque section mise en exploitation, les intérêts à 5 0/0 du capital de construction correspondant seront à couvrir autant que possible avec le produit de cette exploitation.

§. 29.

Zu dem Bau und Betriebscapitale werden auch die fünfpercentigen Zinsen des Baucapitales jeder Gruppe (§.28) bis zur vollständigen Betriebseröffnung derselben gerechnet, und es werden die allgemeinen Verwaltungskosten auf die verschiedenen im Baue und im Betriebe befindlichen Linien nach Massgabe der Länge derselben vertheilt werden.

Jedoch sollen die fünfpercentigen Zinsen des auf die einzeln eröffneten Strecken verwendeten Baucapitales aus den Betriebserträgnissen, insoferne sie hinreichen, gedeckt werden.

Art. 30.

Pour pouvoir recourir à la garantie de l'État, définie aux articles 28 et 29, pour un ou plusieurs des groupes susmentionnés, on devra présenter à l'examen du Gouvernement les comptes d'établissement de ces groupes, ainsi que les comptes des recettes et des dépenses de l'exploitation de l'année pour laquelle on voudra revendiquer ladite garantie ; ces comptes d'établissement et d'exploitation devront être remis au Gouvernement trois mois avant

§. 30.

Damit aber das Acrar wegen der in den §§. 28 und 29 zugesicherten Haftung für eine oder mehrere der daselbst angeführten Gruppen in Anspruch genommen werden kann, müssen die Baurechnungen für jene Gruppen zur Prüfung vorgelegt, sowie überdiess die Einnahmen und Ausgaben desjenigen Jahres, für welches die erwähnte Haftung geltend gemacht werden will, längstens drei Monate vor dem Eintritte jenes Tages, an welchem von dem Acrar

l'échéance à laquelle l'État serait obligé de payer la différence du produit stipulé.

Dans le cas où ces comptes seraient présentés moins de trois mois à l'avance, l'État aura le droit de proroger d'autant le terme du paiement.

die Zahlung des Abganges von dem festgesetzten Erträgnisse geleistet werden soll, der Staatsverwaltung überreicht werden.

In dem Masse, als jene Frist von drei Monaten überschritten wird, ist das Aerar berechtiget, die Zahlungsfrist zu verlängern.

Art. 31.

Le montant des sommes que le Gouvernement aura à payer, s'il y a lieu, aux Concessionnaires, en vertu de la garantie susmentionnée (art. 28, 29 et 30), formera une avance à 4 0/0 d'intérêts; aussitôt que le produit net annuel du groupe pour lequel l'avance aura été faite dépassera 5 1/5 0/0, les excédants par année seront appliqués, avant tout autre emploi, au remboursement de cette avance.

§. 31.

Die Summen, welche vorkommenden Falles die Staatsverwaltung den Concessionären in Folge der obgedachten Haftung (§§ 28, 29 und 30) zu bezahlen haben wird, bilden einen mit 4 Percent verzinslichen Vorschuss, welcher, sobald das jährliche Reinerträgniss der Gruppe, für welche derselbe geleistet worden, 5 $^1/_5$ Percent übersteigen wird, aus den Ueberschüssen der betreffenden Jahre, unter Hintansetzung jeder anderen Verwendung erstattet werden soll.

Art. 32.

Le Gouvernement a le droit de faire prendre connaissance par un délégué *ad hoc* de toute la gestion, afin de s'assurer que l'administration et la comptabilité ne sont pas exercées de manière à pouvoir faire

§ 32.

Die Staatsverwaltung ist berechtiget, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in alle Gebarungen zu nehmen, um di Ueberzeugung zu erlangen, dass die Verwaltung und Rechnung nicht in

revendiquer sans motifs légitimes la garantie stipulée à l'art. 23.

einer Weise geführt wird, welche die im §. 28 übernommene Haftung ohne rechtfertigenden Grund zur Geltung bringen könnte.

Art. 33.

Les Concessionnaires auront droit, pour les quantités fixées par l'annexe B, à la réduction de moitié sur les droits de douane pour les objets nécessaires soit à la construction et à l'exploitation, soit au complément des chemins de fer à eux cédés et concédés.

§. 33.

Den Concessionären wird innerhalb der in dem Anhange B. bezeichneten Grenzen die Befreiung von der Hälfte der jeweiligen Zollgebühr bezüglich jener Gegenstände zugesichert, welche zum Baue, Betriebe und zur Vervollständigung der ihnen übertragenen und überlassenen Eisenbahnen nothwendig sind.

Art. 34.

Les Concessionnaires auront droit de faire passer leurs trains sur le chemin de fer de ceinture de Vienne à des prix et conditions qui ne pourront être plus onéreux que ceux consentis en faveur de toute autre Compagnie de chemin de fer.

§. 34.

Es steht den Concessionären das Recht zu, mit ihren Zügen die Wiener Verbindungsbahn zu befahren, und zwar gegen ein Entgelt und unter Bedingungen, welche nicht lästiger sein dürfen, als diejenigen, unter welchen diese Befugniss irgend einer anderen Eisenbahn-Gesellschaft eingeräumt wird.

Art. 35.

Les Concessionnaires seront affranchis, jusqu'au 31 décembre 1868, de l'impôt sur le revenu.

§. 35.

Bis zum letzten December des Jahres 1868 sind die Concessionäre von der Entrichtnng der Einkommensteuer befreit.

Art. 36.

Les acquisitions de terrains ou bâtiments faites soit à l'amiable, soit par expropriation forcée, pour la construction ou l'exploitation des chemins de fer, seront affranchies des droits de mutation imposés par la loi du 9 février 1850 (*Bulletin des lois,* n° 50).

§. 36.

Auch wird für jene Falle, in welchen zum Zwecke des Baues und Betriebes der Eisenbahnen Grund und Boden oder Gebäude entweder durch gütliches Uebereinkommen oder im Wege der Expropriation erworben werden, die Befreiung von der in dem Allerhöchsten Patente vom 9 Februar 1850 (Reichsgesetzblatt Nr. 50) vorgeschriebenen Uebertragungsgebühr zugesichert.

Art. 37.

La correspondance ayant trait à l'administration des chemins de fer pourra être, sans obstacle, transportée sur les lignes respectives par le personnel de cette Administration.

§. 37.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahnen geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Verwaltung anstandslos befördert werden.

Art. 38.

Il est permis aux Concessionnaires de créer ou d'acquérir des fabriques et des ateliers, d'exploiter des mines de houille et de lignite, des tourbières et forêts, mais toujours en observant les lois y relatives présentes ou futures, et sous la réserve que les faveurs énoncées aux articles 28, 29, 33, 35 et 36, ne seront pas applicables à ces divers objets.

§. 38.

Den Concessionären wird bewilliget, Fabriken oder Werkstätten zu errichten oder zu erwerben, Stein-und Braunkohlengruben, Torfstiche und Waldungen auszubeuten, doch immer nur unter Beachtung der diessfalls bestehenden oder künftig zu erlassenden Gesetze, und mit der weiteren Bestimmung, dass bezüglich dieser Gegenstände, die in den §§. 28, 29, 33, 35 und 36 eingeräumten Begünstigungen nicht angesprochen werden können.

Il est du reste bien entendu que cette restriction qui concerne toutes les entreprises indépendantes, ne s'applique pas aux ateliers du chemin de fer ni aux établissements de constructions de locomotives et wagons pour le service de l'exploitation.

Art. 39.

Les Concessionnaires sont autorisés à fonder une Société anonyme dont le siége et l'administration centrale seront à Vienne, et à émettre, à cet effet, des Actions au porteur et nominatives de la valeur d'au moins 200 Florins l'une, valeur autrichienne.

Avant de commencer à émettre les Actions, il faudra obtenir l'approbation des statuts de la Société.

La Société, ainsi constituée, sera substituée aux Concessionnaires en tout ce qui concerne les droits et obligations résultants de la présente Concession.

Es ist übrigens selbstverständlich, dass diese, alle unabhängigen Unternehmungen betreffende Beschränkung sich nicht auf die Eisenbahn-Werkstätten, noch auf die zu dem Betriebe derselben gehörigen Locomotiv- und Waggons-Bauanstalten bezieht.

§. 39.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, eine Actien-Gesellschaft mit dem Sitze und der Central-Verwaltung in Wien zu bilden, und zu diesem Zwecke auf Ueberbringer oder auf bestimmte Namen lautende Actien hinauszugeben, deren keine auf einen geringeren Betrag als Zweihundert-Gulden österr. Währung ausgestellt werden darf.

Vor der Eröffnung der Actien-Emission muss jedoch die Genehmigung der Gesellschafts-Statuten erwirkt werden.

Die dermassen gebildete Gesellschaft wird in Beziehung auf sämmtliche, aus der gegenwärtigen Concession hervorgehende Rechte und Pflichten an die Stelle der Concessionäre treten.

Art. 40.

Pour se procurer les fonds nécessaires, la Compagnie pourra émettre, outre les Actions, des Obbligations dont le nombre et le taux seront soumis à l'approbation du Gouvernement.

Ces Obbligations pourront être au porteur, mais leur valeur ne pourra être inférieure à 100 Florins, valeur autrichienne.

Les intérêts de ces Obligations seront payés par privilége sur le produit des chemins de fer garanti par l'État en vertu de l'art. 28.

Art. 41.

Le maximum des tarifs pour les Voyageurs et les Marchandises que les Concessionnaires sont autorisés à percevoir est soumis aux limites suivantes :

Tarif maximum par mille d'Autriche, en monnaie d'or ou d'argent, à percevoir selon le cours du moment en monnaie du pays.

1. Voyageurs.

	Val. Autr.
Dans la 1re classe . . .	fl. 0.36 kr.
» 2e » . . .	fl. 0.27 »
» 3e » . . .	fl. 0.18 »

§. 40.

Ausser den durch die Emission von Actien zu beschaffenden Geldmitteln wird auch die Erlangung weiterer Geldmittel durch die Emission von Obligationen bis zu jenem Betrage und bis zu jenem Zinsfusse gestattet, welcher von der Staatsverwaltung genehmigt werden wird.

Diese Obligationen können auch auf Ueberbringer, jedoch nicht unter Einhundert Gulden österr. Währ. lauten.

Die Zinsen dieser Obligationen werden aus dem im §. 28 von der Staatsverwaltung garantirten Erträgnisse der Eisenbahnen vorzugsweise bestritten.

§. 41.

Die Concessionäre sind berechtigt, in österr. Währung und per österr. Meile zu erheben:

1. Für Reisende.

in der 1. Classe . .	oFl. 0.36 kr.
» 2. » . .	oFl. 0.27 kr.
» 3. » . .	oFl. 0.18 kr.

Dans les trains express qui ne se composent que de wagons de 1^re^ classe ou de wagons de 1^re^ et de 2^e^ classe, et qui parcourent au moins 5 milles d'Autriche par heure (temps d'arrêt compris), les tarifs pourront être augmentés de 20/00.

und bei den Schnellzügen, welche nur Wagen der ersten oder der ersten und zweiten Classe führen, und welche mindestens 5 österr. Meilen mit Inbegriff der Aufenthalte in einer Stunde durchlaufen, eine um 20 Percent erhöhte Gebühr.

II. Marchandises à petite vitesse.

Par quintal de douane (50 kilogrammes) et par mille d'Autriche (7,586 mètres):

1^re^ classe	kr. 1.7
2^e^ classe	kr. 2.6
3^e^ classe	kr. 3.5

II. Für Waaren.

bei gewöhnlicher Geschwindigkeit für jeden Zollzentner und jede österr. Meile

in der 1. (höchsten) Classe	0.0375
in der 2. »	0.0275
in der 3. »	0.0175

Les tarifs ainsi fixés établissent les limites que les Concessionnaires ne pourront, dans aucun cas, dépasser sans autorisation expresse du Gouvernement. Mais ils pourront les réduire pour l'ensemble, ou seulement pour quelques-uns des objets de transport, pour l'étendue de toutes les lignes, ou seulement, pour des sections, de telle sorte, par exemple, que les prix, par unité de parcours, puissent décroitre quand la distance augmente, et que ces prix puissent être mis en rapport

Die oben festgesetzten Preise bilden eine Grenze, welche die Concessionäre keinesfalls überschreiten dürfen, ohne hiezu durch eine ausdrückliche Bewilligung der Staatsverwaltung ermächtiget zu sein. Sie sind jedoch befugt, sie herabzusetzen im Ganzen oder nur für einzelne Gegenstände, für die ganze Ausdehnung oder nur für einzelne Strecken der Bahnen, derart z. B. dass die Preise für die Längeneinheit bei grösseren Entfernungen abnehmen, und dass sie mit der Natur der

avec la nature des marchandises et les facilités que l'exploitation présente pour leur transport.

Les tarifs, une fois abaissés, pourront être relevés dans la limite du maximum, mais seulement après avoir été appliqués pendant trois mois.

Dans le cas où les Concessionnaires accorderaient à un expéditeur ou à un entrepreneur de transports, sous certaines conditions, une réduction des prix du tarif, ils seront tenus de l'accorder à tous les expéditeurs et entrepreneurs de transports qui accepteraient les mêmes conditions, de telle sorte que, dans aucun cas, il ne soit accordé de privilèges individuels.

Art. 42.

En cas de cherté extraordinaire des subsistances, le Gouvernement aura le droit pour leur transport de réduire de moitié le prix maximum établi à l'art. 41 sub. 2, pour les transports des marchandises.

Art. 43.

Les transports militaires doivent

Waaren und den Erleichterungen, welche deren Verfrachtung aus den Betriebsverhältnissen erwachsen, in Einklang gebracht werden können.

Die herabgesetzten Tarife können innerhalb der Grenze des Maximums, wieder erhöhet werden, jedoch nur nach dreimonatlicher Anwendung.

Wenn die Concessionäre einem Versender oder Frachtenunternehmer unter gewissen Bedingungen eine Herabsetzung der Gebühren gewähren, so sollen sie gehalten sein, dieselbe allen Versendern oder Frachtenunternehmern zuzugestehen, welche die nämliche Bedingungen eingehen, derart: dass in keinem Falle eine persönliche Bevorzugung stattfinden darf.

§. 42.

Die Staatsverwaltung ist in Fällen ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel berechtiget, die Frachtpreise für dieselben auf die Hälfte der im §. 41 sub 2 für Waaren festgestellten Maximal-Preise herabzumindern.

§. 43.

Die Militär-Transporte müssen

être effectués par les Concessionnaires à des prix réduits, savoir: pour les militaires isolés ou en corps, le tiers; pour les chevaux, bagages, effets militaires et matériel de guerre, la moitié des prix du tarif ordinaire.

Dans le cas où des objets appartenants au matériel de guerre ne seraient pas expressément dénommés, ils seront portés dans la 2e classe des marchandises à petite vitesse.

von den Concessionären nach herabgesetzten Tarifspreise besorgt werden, welche für Militärs einzeln oder in Körpern ein Drittel, für Pferde, Gepäck, Militär-Gegenstände und Kriegs-Material die Hälfte der gewöhnlichen Gebühr betragen.

Insoferne zum Kriegs-Material gehörige Gegenstände in der Classirung nicht ausdrücklich genannt sind, so werden sie zur zweiten Waarenclasse gewöhnlicher Schnelligkeit gerechnet.

Art. 44.

Les employés et agents de l'État voyageant sur ordre de l'autorité chargés de la surveillance de l'administration et de l'exploitation des chemins de fer, et ceux chargés de surveiller les intérêts de l'État par rapport au présent acte de concession, seront transportés, ainsi que leurs bagages, en franchise, pourvu qu'ils justifient de leur mission.

§. 44.

Staatsbeamte und Diener, welche im Auftrage der, die Aufsicht über die Verwaltung und dem Betriebe der Eisenbahnen führenden Behörde, oder zur Wahrung der aus dieser Concessions-Urkunde entspringenden Interessen des Aerars die Eisenbahnen benützen, und sich mit dem Auftrage ihrer Behörde ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

Art. 45.

Les Concessionnaires sont tenus d'effectuer gratuitement, dans les trains des voyageurs ordinaires et

§. 45.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die Versendung der Post- und Amtspackete, sowie die Beförderung

mixtes, le transport des paquets de la Poste et du service de l'État et celui des employés de la Poste en service; et dans les trains express, les transports de la Poste pour les lettres.

Les wagons-poste ambulants seront fournis et entretenus par l'Administration des Postes.

Dans le cas où l'Administration de la Poste renoncerait à l'usage des wagons-poste spéciaux, les Concessionnaires seront obligés de mettre à sa disposition, dans les trains de voyageurs ordinaires ou mixtes, soit la moitié d'un wagon à huit roues, soit un wagon entier à quatre roues.

Chaque fois que le service de la Poste exigera plus que le wagon-poste, ou dans les cas où le transport se fait dans les voitures de la Compagnie, plus que le demi-wagon à huit roues ou que le wagon entier à quatre roues des Concessionnaires, il leur sera payé une indemnité de Fl. 0,50 kr., monnaie autrichienne, par mille d'Autriche et par wagon à quatre roues supplémentaire.

Les Concessionnaires sont tenus d'expédier aux stations respectives les transports de la Poste qui ne sont pas accompagnés d'employés ou d'a-

der dienstthuenden Postbediensteten mit den gewöhnlichen Personen- und gemischten Zügen, so wie der Briefpost auch mit den Eilzügen, unentgeltlich zu besorgen. Die Wagen der fahrenden Postbureau's werden von der Postverwaltung herbeigeschafft und unterhalten.

Falls dieselbe die Verwendung besonderer Postwagen aufgibt, sind die Concessionäre verbunden, ihr für die gewöhnlichen Personen-und gemischten Züge di Hälfte eines achträdrigen oder einen vierrädrigen Wagen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. So oft der Postdienst mehr als den Wagen des fahrenden Postamtes oder, im Falle die Versendung der Post in den Wagen der Concessionäre stattfindet, mehr als den für sie oben bestimmten Raum, d. i. die Hälfte eines achträdrigen oder einen ganzen vierrädrigen Wagen erfordert, erhalten die Concessionäre für jeden weiter herbeizustellenden vierrädrigen Wagen eine Entschädigung von Fl. 0.50 per österreichische Meile.

Die Concessionäre sind verpflichtet, die ohne Begleitung von Postbeamten oder Dienern abgehenden Postsendungen an die betreffenden

gents de la Poste, ainsi que de conserver et de surveiller les wagons fournis et employés par l'Administration de la Poste.

Dans les stations où se fait l'expédition ou la réception des lettres, les bureaux nécessaires pour le service de la Poste seront mis gratuitement à la disposition du Gouvernement dans les bâtiments du chemin de fer.

Dans le cas où la Poste se réserverait le transport exclusif des petits articles de messaggerie privés, elle bonifiera aux Concessionnaires, pour ces transports, deux tiers du prix du tarif.

Stationen zu befördern, so wie die von der Postverwaltung beigeschafften und benützten Eisenbahnwaggons unentgeltlich zu verwahren und zu beaufsichtigen.

Auch ist für die Besorgung des Postdienstes in den Brief-Aufgabs- und Abgabs-Stationen ein geeignetes Postbureau in den Gebäuden der Eisenbahnen auszumitteln und unentgeltlich zu überlassen.

Sollte sich die Postanstalt den ausschliesslichen Transport der kleinen Privat-Fahrpost-Sendungen vorbehalten, so wird sie der Unternehmung für deren Beförderung auf der Eisenbahn zwei Drittel des Tarifes zu vergüten haben.

Art. 46.

Les Concessionnaires sont autorisés à exiger le triple des prix du tarif normal, d'après les modalités stipulées par le Ministre du Commerce, de toutes personnes qui se servent du chemin de fer sans avoir payé au préalable pour leurs places ou leurs colis, ou qui tâchent de diminuer ou d'éviter le paiement du port par une fausse déclaration de nature et de poids, par le groupement en un seul

§. 46.

Die Concessionäre sind berechtiget, von Parteien, welche die Eisenbahn ohne vorausgegangene Entrichtung der schuldigen Fahr- oder Frachtgebühr benützen, oder durch unrichtige Angaben der Gattung oder des Gewichtes durch Zusammenfassung mehrerer, verschiedenen Personen gehörigen, oder an verschiedene Personen gesendeten Gegenstände in eine Sendung, oder

envoi d'articles appartenants à diverses personnes ou expédiés à différentes personnes, ou d'une autre manière quelconque.

On devra signaler au public, au moyen d'un avis ajouté à la publication du tarif, les suites résultant de la tentative pour éluder ou diminuer les taxes dues.

auf was sonst immer für eine Art die Gebühr zu verringern oder ganz zu umgehen versuchten, den dreifachen Betrag der tarifmässigen Gebühr zu erheben nach den von den Handelsministerium festzusetzenden näheren Modalitäten, jedoch muss das Publikum auf die Folgen eines, die Umgehungo der Verringerung der Gebühren bezielenden Versuches, durch eine der Tarifkundmachung beigefügte Warnung aufmerksam gemacht werden.

Art. 47.

Il est entendu que les lignes télégraphiques de l'État, y compris les poteaux établis le long des chemins de fer cédés, restent la propriété de l'État, et l'État est autorisé à établir, sans payer d'indemnité, des conduites télégraphiques le long des chemins de fer, sur les terrains et fonds qui en dépendent, ou de faire usage des poteaux de la conduite télégraphique de la Compagnie.

Par contre, les Concessionnaires auront aussi le droit d'établir des télégraphes pour leur propre service et d'attacher leurs fils aux poteaux de la conduite télégraphique de l'É-

§. 47.

Die Staats-Telegraphenleitung mit Inbegriff der Pfähle längs den überlassenen Eisenbahnen bleibt selbstverständlich Eigenthum des Aerars und die Staatsverwaltung ist ferner berechtiget, ohne Entgelt Staatstelegraphen längs der Bahnen auf dem zu diesen gehörigen Grunde und Boden anzulegen, oder die zu der Eisenbahn-Unternehmung gehörigen Telegraphen-Pfähle zu benützen.

Dagegen haben auch die Concessionäre das Recht, für ihren eigenen Dienst Telegraphen zu errichten und ihre Drähte an die Pfähle der Staatstelegraphen zu be-

tat. Ils ne pourront transmettre sur leurs télégraphes que des dépêches ayant trait à l'exploitation commerciale et technique, à l'administration et au service des travaux, et seront pour cela soumis à la surveillance du Gouvernement.

festigen. Bei der Benützung ihrer eigenen Telegraphen sind sie aber auf die den commerziellen und technischen Betrieb, die Verwaltung und den Baudienst betreffenden Mittheilungen beschränkt und werden daher von der Staatsverwaltung beaufsichtiget.

Art. 48.

Les Concessionnaires sont tenus de faire surveiller gratuitement par leurs gardes-voie les lignes télégraphiques de l'État établies ou à établir le long des chemins de fer et les plantations d'arbres faites ou à faire par le Gouvernement; et les gardes-voie devront signaler toute détérioration survenue soit dans les appareils du télégraphe, soit dans les plantations, les premières à la station télégraphique, les secondes à l'Autorité politique la plus voisine.

§. 48.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, nicht nur die langs der Bahnen schon bestehenden, oder noch zu errichtenden Staatstelegraphen durch die Bahnwächter unentgeltlich beaufsichtigen, sondern auch die von der Staatsverwaltung längs der Bahnen bereits angelegten oder von ihr anzulegenden Baumpflanzungen fortan pflegen zu lassen und jede Beschädigung der telegraphischen Vorrichtungen oder Baumpflanzungen alsogleich, und zwar die ersteren der nächsten Telegraphen-Station, die letzteren aber der nächsten politischen Behörde anzuzeigen.

Art. 49.

Les Concessionnaires ont l'obligation d'entretenir en parfait état, pendant toute la durée de la Concession

§. 49.

Während der ganzen, im §. 3 bezeichneten Dauer ist das gesammte Eisenbahnnetz in vollkom-

indiquée à l'art. 3, les lignes qui en font partie et d'y maintenir un matériel suffisant pour les besoins du trafic. Par contre, les Concessionnaires ne pourront être tenus d'expédier plus de deux trains de voyageurs par jour sur chaque ligne dans les deux sens, en sus, selon les besoins, des trains militaires locaux ou séparés et des convois de marchandises dont le nombre devra répondre aux exigences du trafic. Pour l'un des deux trains de voyageurs susmentionnés, les heures de départ et de stationnement seront fixées d'accord avec l'Administration des Postes.

men gutem Stande zu erhalten, und mit den dem jeweiligen Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Betriebsmitteln zu versehen. Es können jedoch die Concessionäre nicht angehalten werden, mehr als täglich zwei Personenzüge auf jeder Linie in beiden Richtungen und ausser dem, je nach Bedürfniss, Militär-Local-und Separat-Züge, gleich wie Waaren-Züge in einer den Anforderungen des Verkehres entsprechenden Anzahl zu entsenden. Für einen der zwei gedachten Personenzüge sind die Abfahrtstunden und die Dauer der Aufenthalte im Einverständnisse mit der Postverwaltung festzusetzen.

Art. 50.

Dans le cas où les Concessionnaires ne rempliraient pas les obligations qui leur sont imposées par le présent acte de concession, l'État a le droit de prendre les mesures nécessaires, dans le sens de la Loi sur les Concessions de chemins de fer du 14 septembre 1854, et en cas de nécessité, d'y porter remède aux frais des Concessionnaires.

§. 50.

Sollte irgend eine in dieser Concessions-Urkunde festgesetzte Verpflichtung nicht erfüllt werden, so ist die Staatsverwaltung berechtiget, im Sinne des bestehenden Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14 September 1854 die erforderlichen Verfügungen zu treffen, und ausserdem nöthigenfalls auf Kosten der Eisenbahn-Unternehmung die entsprechende Abhilfe anzuordnen.

Art. 51.

A l'expiration du terme fixé à l'art. 3, l'État entrera immédiatement et gratuitement en possession et jouissance exemptes de charges, des chemins de fer cédés à l'art. 1er et de tous ceux construits en vertu du présent Acte de concession, y compris les terrains, tous les ouvrages d'art et terrassements, toute l'infra et superstructure ainsi que toutes les dépendances immobilières, telles que gares, places de chargement et de déchargement, bâtiments de stations, maisons de gardes et de surveillants avec leurs installations les conduites d'eau, machines fixes, etc.; enfin toutes les dépendances mobilières, comme locomotives, wagons, tenders et autres voitures, outillage, combustible et autres approvisionnements, enfin les dépendances mobilières et immobilières qui auraient été établies à titre d'entretien ou d'amélioration des lignes cédées à l'art. 1er.

Les bâtiments mentionnés au commencement de l'art. 38 ne font pas retour à l'État.

Art. 52.

Si les chemins de fer avec leurs

§. 51.

Nach Ablauf der in dem §. 3 festgesetzten Zeit tritt der Staat sogleich unentgeltlich in den lastenfreien Besitz und Genuss der im §. 1 überlassenen und aller anderen während jener Zeit nach Massgabe dieser Concessions-Urkunde gebauten Eisenbahnen mit Grund und Boden, allen Kunst- und Erdarbeiten, dem ganzen Unter- und Oberbau und sämmtlichen Zugehörungen, als: Bahnhöfen, Auf- und Abladeplätzen, Gebäuden an den Stationen, Wacht- und Aufsichtshäusern mit deren Einrichtungsstücken, Wasserleitungen, stehenden Maschinen etc.; endlich sämmtlichen beweglichen Zugehörungen, als: Locomotive, Waggons, Wasser- und sonstige Wägen, Werkzeuge, Brennstoff- und andere Vorräthe.

Diess gilt auch von jenen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen, welche zur Erhaltung oder Verbesserung der im §. 1 überlassenen Bahnen ausgeführt wurden.

Solche Gebäude aber, welche im Eingange des §. 38 erwähnt sind, fallen dem Staate nicht anheim.

§. 52.

Sollten die Eisenbahnen mit ihren

dépendances ne se trouvaient pas en bon état d'entretien, l'État aura le droit de les mettre en bon état aux frais des Concessionnaires ou de contraindre ceux-ci fà le aire eux-mêmes.

En cas de désaccord sur l'appréciation de l'état des chemins de fer, il sera procédé comme il est dit aux art. 60 et 62.

Zugehörungen sich nicht in gutem Zustande befinden, so ist die Staatsverwaltung berechtiget, die Herstellung auf Kosten der Eisenbahn-Unternehmung zu besorgen, oder diese zu deren Herstellung zu verhalten. Ueber die etwa streitig gewordene Beschaffenheit der Zugehörungen ist in der weiter unten (§§. 60 bis 62) bezeichneten Weise zu entscheiden.

Art. 53.

Le Gouvernement aura le droit de prendre possession des chemins de fer le 1[er] Janvier 1955, et de les administrer pour son compte. Mais les Concessionnaires sont tenus de continuer, pour le compte de l'État pendant six mois, à partir du 1[er] Janvier 1955 l'exploitation convenable et le bon entretien des chemins de fer, dans le cas où l'État n'en aurait pas déja pris possession avant l'expiration de ces six mois.

§. 53.

Mit dem 1. Jänner 1955 hat die Staatsverwaltung das Recht, die Eisenbahnen in Besitz zu nehmen, und für sich zu verwalten.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist aber auch verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnen vom 1. Jänner 1955 an für Rechnung der Staatsverwaltung noch sechs Monate hindurch in gutem Stande und ordentlichem Betriebe erhalten werden, falls die Staatsverwaltung sie nicht schon vor Ablauf der sechs Monate in Besitz genommen hat.

Art. 54.

Les comptes de cette gestion pour l'État devront être produits dans le délai de trois mois.

§. 54.

Ueber die für das Aerar besorgte Verwaltung muss binnen drei Monaten Rechnung gelegt werden.

Si l'État ne réclame pas contre ces comptes dans le délai de trois mois, ils seront tenus pour justes; en cas de réclamations faites par l'État, si la Compagnie n'a pas produit dans le délai de six semaines les justifications demandées, les réclamations correspondantes seront tenues pour fondées. Par contre, si dans le délai de six semaines, l'État ne réclame pas contre les justifications données, elles seront considérées comme parfaitement suffisantes.

Wird die Rechnung binnen weiteren drei Monaten nicht bemängelt, so ist sie als richtig anzunehmen. Wird sie binnen sechs Wochen nach bekannt gegebener Bemänglung nicht erläutert, so sind diejenigen Bemänglungen, auf welche sich die geforderten Erläuterungen beziehen, als begründet zu betrachten.

Dagegen sind die Erläuterungen, wenn hierüber binnen sechs Wochen keine Erledigung erfolgt, als vollkommen rechtfertigend anzusehen.

Art. 55.

A partir de l'expiration de l'année 1895, le Gouvernement aura le droit de racheter, à toute époque, les chemins de fer cédés et concédés aux Concessionnaires et à leurs successeurs de droit, ainsi que les chemins de fer annexés ou construits par eux, mais l'État sera tenu de payer, jusqu'à la fin de l'année 1954, une rente annuelle exigible par semestre

§. 55.

Nach Ablauf des Jahres 1895 hat die Staatsverwaltung wann-immer das Recht, die den Concessionären oder ihren Rechtsnachfolgern überlassenen, übertragenen, so wie die von ihnen mit denselben verbundenen oder gebauten Eisenbahnen einzulösen, ist aber verpflichtet, bis zum Ende des Jahres 1954 eine jährliche Rente in Semestral-Raten zu bezahlen.

Art. 56.

Dans le cas où l'État déclarerait vouloir faire usage du droit de rachat, on relèvera, pour chacun des groupes définis à l'art. 28, les

§. 56.

Hat die Staatsverwaltung erklärt, von dem Rechte der Einlösung Gebrauch machen zu wollen, so sind für jede einzelne der im §. 28 ein-

produits nets des sept dernières années qui auront précédé l'année où le rachat doit avoir lieu, on en retranchera les produits nets des deux plus faibles années, et on évaluera ainsi le produit net moyen de cinq années de chaque groupe.

Ce produit net moyen formera, pour chaque groupe, le montant d'une annuité qui, dans aucun cas, ne sera inférieur à l'intérêt de 5 et 1/5 0/0 garanti par l'État sur le capital d'établissement (art. 28).

geführten Gruppen die Reinerträgnisse der letzen sieben Jahrgänge, welche dem Jahre, in welchem die Einlösung stattzufinden hat, vorausgehen, zu entziffern, und hievon das Reinerträgniss der zwei ungünstigsten Jahrgange abzuschlagen; und sonach für jede einzelne Gruppe der durchschnittliche Reinertrag von fünf Jahrgängen zu berechnen.

Dieser durchschnittliche Reinertrag gibt für jede einzelne Gruppe die betreffende Ziffer der jährlich zu entrichtenden Rente, welche aber jedenfalls zum Mindesten fünf und ein fünftel Percent des Anlage-Capitales, d. i. jenes Reinerträgniss erreichen muss, für welches die Staatsverwaltung nach § 28 haftet.

Art. 57.

Le 1[er] janvier de l'année qui suivra la notification du rachat par l'État, celui-ci entrera en jouissance des produits de toutes les lignes des chemins de fer.

Les obligations des Concessionnaires, en ce qui concerne le bon état des chemins de fer et de leurs dépendances, l'entretien et l'exploitation temporaire pour l'État et la

§. 57.

Mit 1. Jänner desjenigen Jahres, welches der von der Staatsverwaltung ausgesprochenen Einlösungserklärung folgt, tritt das Aerar in den Genuss der Erträgnisse sämmtlicher Eisenbahnlinien.

In Beziehung auf die der Eisenbahn-Unternehmung obliegenden Verpflichtungen, die Eisenbahnen mit ihren Zugehörungen im guten Zustande zu übergeben und einst-

réparation, s'il y a lieu, des dommages survenus aux chemins de fer et à leurs dépendances seront réglés d'après les stipulations des art. 51 à 54 inclusivement, avec cette différence que ces stipulations n'entreront pas en vigueur le 1er janvier 1955, mais le 1er janvier de l'année désignée dans le présent article.

weilen dieselben in gutem Stande und ordentlichem Betriebe zu erhalten, und in Beziehung auf den der Staatsverwaltung gebührenden Ersatzanspruch wegen vorhandenen Gebrechen an den Eisenbahnen und ihren Zugehörungen, finden die Bestimmungen der §§. 51 bis inclus. 54 mit der Modalität Anwendung, dass die Wirksamkeit dieser Bestimmungen nicht mit 1. Jänner 1955, sondern mit dem 1. Jänner des in diesem Paragraphe bezeichneten Jahres beginnt.

Art. 58.

En cas de dissolution, avant la fin de l'année 1954, de la Société constituée en vertu de l'art. 39, l'État aura le droit de procéder, sous tous les rapports, dès ce moment, comme il est dit dans les art. 51-54, pour l'époque du 1er janvier 1955.

§. 58.

Die Staatsverwaltung hat in dem Falle, als die nach §. 39 gebildete Gesellschaft noch vor Ablauf des Jahres 1954 sich auflösen sollte, das Recht, in allen Beziehungen so vorzugehen, wie sie mit Eintritt des 1. Jänner 1995 nach dem §. 51 bis inclus. 54 vorzugehen befugt ist.

Art. 59.

Jusqu'à la constitution de la Société, autorisée par l'art. 39, les Concessionnaires seront garants solidairement de tous les engagements qui leur sont imposés par le présent acte de Concession.

§. 59.

In so lange eine Gesellschaft im Sinne des §. 39 nicht gebildet ist, haften die Concessionäre bezüglich aller in dieser Concessions-Urkunde eingegangenen Verpflichtung zur ungetheilten Hand.

Art. 60.

Dans le cas où des contestations de droit privé s'élèveraient au sujet de l' exécution du présent acte de Concession, relativement aux droits et obligations des Concessionnaires, ces contestations seront définitivement jugées par arbitres.

En cas de recours à l'arbitrage, la partie qui l'aura réclamé notifiera judiciairement à l' autre partie le choix de son arbitre, en l'invitant à désigner et notifier le sien; si cette notification n' a pas lieu dans un délai de quinze jours après la notification de la partie demanderesse, celle-ci est autorisée à choisir le second arbitre, à charge d'en aviser la partie adverse.

§. 60.

Sollten über den Sinn dieser Concessions-Urkunde in ihrer Durchführung bezüglich der privatrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen der Concessionäre sich Streitigkeiten ergeben, so sollen dieselben durch Schiedsrichter endgültig entschieden werden.

Im Falle eines solchen Streites hat der fordernde Theil den von ihm gewählten Schiedsrichter seinem Gegentheile gerichtlich und mit der Einladung bekannt zu geben, dass auch dieser einen Schiedsrichter wähle, und dem fordernden Theile namhaft mache.

Erfolgt diese Namhaftmachung nicht längstens vierzehn Tage nach der erwähnten dem Gegentheile zugekommenen Verständigung, so ist der fordernde Theil berechtiget, den zweiten Schiedsrichter selbst zu benennen, und hat ihn lediglich dem Gegentheile anzuzeigen.

Art. 61.

En cas de désaccord entre les deux arbitres, les deux parties en choisissent un troisième, et à défaut d'accord entre les deux parties pour ce choix, les deux premiers arbitres nomment le troisième.

§. 61.

Sind die beiden Schiedsrichter nicht einig, so ernennen beide Theile, und — wenn sich diese nicht vereinigen — die beiden Schiedsrichter einen dritten. Wenn auch die beiden Schiedsrichter in der

Dans le cas où les deux arbitres ne tomberaient pas d'accord sur le choix du tiers arbitre; il sera choisi par la voie du sort entre ceux proposés par les arbitres; le tirage sera fait par la partie demanderesse.

Wahl des dritten nicht übereinstimmen, so wird dieser unter den von den Schiedsrichtern benannten durch das Loos gewählt, welches von dem fordernden Theile gezogen wird.

Art. 62.

Les deux parties sont tenues d'acquiescer à la décision unanime des deux arbitres ou à la sentence du tiers arbitre, pourvu que les conséquences de la sentence du tiers arbitre restent comprises dans les limites résultant des avis des deux autres arbitres.

§. 62.

Dem übereinstimmenden Ausspruche der beiden, oder dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters haben sich beide Theile zu fügen, doch gilt diess von dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters nur in so weit, als die Entscheidung desselben nicht über die Grenze der Aussprüche der beiden Schiedsrichter geht.

Art. 63.

Les Concessionnaires ou la Compagnie qui leur sera substituée, sont affranchis de tous droits de transfert afférents à la reprise ou au rachat des chemins de fer qui font l'objet de la présente Concession.

Il sont autorisés à émettre des titres provisoires d'Actions et d'Obligations non timbrés valables jusqu'au versement du dernier terme.

§. 63.

Die Concessionäre oder die an ihre Stelle tretende Actien-Gesellschaft geniessen die Befreiung von der Entrichtung irgendwelcher Uebertragungsgebühr, welche sich auf die Uebernahme oder den Rückkauf einer der in der gegenwärtigen Concessions - Urkunde angeführten Eisenbahnen bezieht.

Sie sind desgleichen ermächtiget, provisorische Actien und Obligationen bis zu deren vollständiger Einzahlung stempelfrei auszugeben.

Art. 64.

En tout ce qui concerne l'exécution de la présente Concession, les Concessionnaires, ainsi que la Société qui leur sera substituée, relèveront du Ministère I. R. du Commerce.

En foi de quoi, le présent acte de Concession a été dressé en double, en langue allemande, et un en une expédition en langue française, dont un exemplaire en allemand a été muni d'un timbre de un Florin. Il est convenu que le texte allemand sera considéré comme texte original, et servira de base à toutes les décisions à intervenir.

Fait à Vienne, le 23 Septembre 1858.

Signé:

JEAN ADOLPHE, Prince de Schwarzenberg.
MAX EGON, Prince de Fürstenberg
LÉOPOLD Chevalier DE LAMEL.
S. A. DE ROTHSCHILD.
PAULIN TALABOT.
E. BLOUNT.
S. LAING.
M. UZIELLI.

Le Baron DE BRUCK,
Ministre I. R. des Finances.

Le Chevalier DE TOGGENBURG,
Ministre I. R. du Commerce.

§. 64.

Die Concessionäre oder die an ihre Stelle tretende Gesellschaft unterstehen in Allem, was die Durchführung dieser Concession betrifft, dem k. k. Handelsministerium.

Urkund dessen wurde diese Concession-Urkunde in zwei Exemplaren in deutscher und eines in französischer Sprache, und zwar das eine deutsche Exemplar nur mit einer Stempelmarke von Einem Gulden versehen, ausgefertigt, und es wurde festgesetzt, dass der deutsche Text als Urtext zu betrachten und allen vorkommenden Entscheidungen zu Grunde zu legen sei.

So geschehen, Wien am 23. September Eintausend achthundert acht und fünfzig.

JOHANN ADOLF Fürst zu Schwarzenberg m. p.
MAX EGON Fürst zu Fürstenberg m. p.
LEOPOLD Ritter VON LAMEL m. p.
A. S. VON ROTHSCHILD m. p.
PAULIN TALABOT m. p.
EDUARD BLOUNT m. p.
S. LAING m. p.
M. UZIELLI m. p.

Freiherr BRUCK m. p.
k. k. Finanzminister.

Ritter v. TOGGENBURG m. p.
k. k. Handelsminister.

Annexe A.

TERMES POUR LA CONSTRUCTION.

	TERME de L'ACHÈVEMENT
Steinbrück — Sissek	1861
Marburg — (Pragerhof) — Kanizsa	1861
Kanizsa — Stuhlweissenburg — Ofen	1862
Agram — Karlstadt	1862
Stuhlweissenburg — Uj Szöny	1863
Marburg — Klagenfurt — Villach	1864
Padoue — Rovigo	1864
Oedenburg — Kanizsa	1865
Botzen — Innsbruck	1863

La gare de Trieste devra être achevée avant la fin de l'année 1860, d'après les plans approuvés par le Gouvernement.

Pour toutes les lignes ci-dessus indiquées et mentionnées dans le présent acte de Concession, les acquisitions de terrains se feront, quant à la largeur, pour deux voies. Pour les lignes qui n'ont pas déjà deux voies, les constructions pour la deuxième voie et la pose de cette voie ne seront obligatoires qu'autant que la recette brute annuelle de la ligne dépasserait 160.000 Florins, monnaie autrichienne, par mille d'Autriche.

Signé:

Le Baron DE BRUCK,
Ministre I. R. des Finances.

Le Chevalier DE TOGGENBURG,
Ministre I. R. du Commerce.

JEAN ADOLPHE, Prince de Schwarzenberg.
MAX EGON, Prince de Furstenberg.
LÉOPOLD Chevalier DE LAMEL.
S. A. DE ROTHSCHILD.
PAULIN TALABOT.
E. BLOUNT.
S. LAING.
M. UZIELLI.

Anhang A.

Baufristen.

	Vollendungs-Termin
Steinbrück — Sissek	1861
Marburg — (Pragerhof) — Kanizsa	1861
Kanizsa — Stuhlweissenburg — Ofen	1862
Agram — Karlstadt	1862
Stuhlweissenburg — Uj Szöny	1863
Marburg — Klagenfurt — Villach	1864
Padua — Rovigo	1864
Oedenburg — Kanizsa	1865
Botzen — Innsbruck	1868

Der Bahnhof zu Triest wird bis zum Schlusse des Jahres 1860 den von der Staatsverwaltung genehmigten Plänen gemäss vollendet werden,

Für sämmtliche hier angeführte und in der Concessions-Urkunde noch erwähnten Bahnen haben die Grunderwerbungen gleich in der Breite für zwei Geleise stattzufinden.

Bei diesen Bahnen, insoferne dieselben nicht schon mit einem zweiten Geleise versehen sind, braucht der Bahnkörper erst dann auf zwei Geleise hergestellt, und dasselbe gelegt zu werden, wenn der Rohertrag der betreffende Strecke per österr. Meile 160.000 fl. österr. Währung überschreitet.

Freiherr von Bruck m. p.
k. k. Finanzminister.

Ritt. von Toggenburg m. p.
k. k. Handelsminister.

Joh. Adolf Fürst zu Schwarzenberg m. p.
Max Egon Fürst zu Fürstenberg m. p.
Leopold Ritter von Lamel m. p.
A. S. von Rothschild m. p.
Paulin Talabot m. p.
Ed. Blount m. p.
S. Laing m. p.
M. Uzielli m. p.

Annexe B.

A.

POUR LES OUVRAGES D'ART.

Moitié des fers, fontes, tôles de fer, feuilles de zinc et de plomb nécessaires pour les ponts et ouvrages d'art. exécutés d'après les projets approuvés par le Gouvernement, et à mesure des progrès des travaux

L'autre moitié sera demandée à l'industrie indigène, en tant qu'elle pourra satisfaire aux besoins.

B.

POUR LA SUPERSTRUCTURE.

	QUANTITÉS	UNITÉS	
Rails et accessoires	7,000	Tonnes métriques.	Par 10 milles d'Autriche à une voie ou à la pose de la 2e voie.
Changements de voie	50	Appareils	
Plaques tournantes de toutes dimensions et chariots roulants	30	Pièces	
Grues hydrauliques	10	»	
Réservoirs en tôle	4	»	
Machines d'alimentation	2	5 chevaux	
Tuyaux de conduite d'eau	150	Tonnes métriques.	
Grues fixes pour gares, ateliers et dépôts de machines	5	Pièces	

Pour les matériaux nécessaires à l'entretien et au renouvellement des matériaux de superstructure, les Concessionnaires ne jouiront d'aucune réduction des droits de douane.

Anhang B.

A.

Für Kunstbauten.

Guss- und Schmiedeeisen für Brücken- und andere Kunstbauten, ferner Eisenbleche, Zinkbleche und Bleiplatten, sämmtlich bis zur Hälfte des Bedarfes, nach Massgabe des Fortschrittes der Bauausführungen der von der Staatsverwaltung genehmigten Bauprojecte.

Die andere Hälfte dieses jährlichen Bedarfes wird durch die inländische Industrie gedeckt werden, insoferne sie den betreffenden Bedürfnissen zu genügen im Stande sein wird.

B.

Für den Oberbau.

	MENGE	EINHEIT	
Schienen sammt Zugehör	7,000	Metrische Tonnen.	Für je 10 österr. Meilen einfaches Geleise neuer Bahnstrecken, oder bei Legung des 2. Geleises.
Wechsel	50	Vorrichtungen	
Drehscheiben von allen Formen und Schlitten	30	Stücke	
Wasserkraniche	10	»	
Blechreservoirs	4	»	
Speisemaschinen	2	5 Pferdekraft	
Wasserleitungsröhren	150	Metrische Tonnen.	
Stabile Kraniche für Bahnhöfe, Werkstätten und Locomotiv-Schoppen	5	Stücke	

Für die zur Reconstruction und Auswechslung nothwendigen Oberbau-Materialien wird den Concessionären keine Herabsetzung des Zolles zugestanden.

C.

MATÉRIEL ROULANT.

OUTILLAGE D'APPROVISIONNEMENT DES ATELIERS.

	QUANTITÉS	UNITÉS	
Locomotives	15	Pièces	par 10 milles
Tenders	15	»	
Wagons à voyageurs	20	»	
Roues, essieux, ressorts, fontes, ferrures de toute espèce pour la réparation de	20	Wagons à marchandises	par 1 mille.
Roues et essieux de locomotives et wagons, boites à graisse, cylindres et autres pièces de rechange pour wagons à marchandises et à voyageurs	60,000	Florins	par 10 milles
Machines fixes pour le service des ateliers et des gares	10	20 à 30 chevaux.	en tout.
Tours, machines, outils nécessaires pour le service des ateliers	La quantité nécessaire.		

Tous les wagons à marchandises désignés ci-dessus seront construits dans le pays. Dans le cas où le pays ne pourrait pas suffire à ces besoins et où il deviendrait nécessaire d'introduire, aux droits réduits accordés, des wagons complets pour une partie, la quantité des accessoires désignée ci-dessus sera réduite proportionnellement au nombre de wagons à marchandises introduits. Dans le cas de fusion avec les chemins de fer Lombard-Vénitiens et d'annexion du chemin de fer d'Orient de l'Empereur François-Joseph, les réductions de droits de douane stipulées ci-dessus ne seront pas applicables à ces deux réseaux, mais ils continueront de jouir des faveurs qui leur ont été accordées.

Signé:

Le Baron DE BRUCK,
Ministre I. R. des Finances.

Le chevalier DE TOGGENBURG,
Ministre I. R. du Commerce.

JEAN ADOLPHE, Prince de Schwarzenberg.
MAX EGON, Prince de Furstenberg.
LÉOPOLD Chevalier DE LÄMEL.
S. A. DE ROTHSCHILD.
PAULIN TALABOT.
E. BLOUNT.
S. LAING.
M. UZIELLI.

C.

Fahrbetriebsmittel und Werkstätten-Einrichtung.

	MENGE	EINHEIT	
Locomotive	15	Stücke	für je 10 Meilen
Tender	15	»	
Personenwagen	20	»	
Räder, Achsen, Federn, Gussstücke, Eisenbestandtheile jeder Gattung zur Herstellung von	20	Lastwagon	für je 1 Meile
Locomotive und Wagen, Räder und Achsen, Schmierbüchsen, Cylinder und andere Auswechslungsstücke für Fracht- und Personenwagen	60.000	Gulden	für 10 öster Meilen
Stehende Maschinen für den Werkstätten- und Waarendienst	10	20-30 Pferdekraft	im Ganzen
Drehbänke, Hilfsmaschinen für den Werkstättendienst		nach Bedarf.	

Die gesammte Anzahl der obigen Lastwagen soll im Inlande gebaut werden.

Insoferne dieses Bedürfniss im Inlande nicht gedeckt werden könnte und mithin ein Theil vollendeter Lastwagen gegen die zugestandene Zollbegünstigung eingeführt werden müsste, wird das Quantum der obenerwähnten Bestandtheile um eine den angeführten Lastwagen entsprechende Menge herabgesetzt werden.

Die angeführten Zollbegünstigungen haben in dem Falle der Vereinigung mit den lomb.-venet. Eisenbahnen und der Erwerbung der Kaiser Franz Josef-Orientbahn auf diese Bahnen keine Anwendung, indem für dieselben die bereits zugestandenen Zollbegünstigungen in Wirksamkeit verbleiben.

Freiherr von Bruck m. p.
k. k. Finanzminister.

Ritt. von Toggenburg m. p.
k. k. Handelsminister.

Joh. Adolf Fürst zu Schwarzenberg m. p.
Max Egon Fürst zu Fürstenberg m. p.
Leopold Ritter von Lämel m. p.
A. S. von Rothschild m. p.
Paulin Talabot m. p.
Ed. Blount m. p.
S. Laing m. p.
M. Uzielli m. p.

Text.

Anhang an die Concessions-Urkunde vom 23 September 1858.

Protokoll

aufgenommen im k. k. Finanz-Ministerium am 8. *December* 1858.

In Gemässheit der Allerhöchsten Entschliessung vom 30 November, betreffend das mit Ihren Excellenzen den Herren Finanz- und Handels-Ministern am 23 September über den Verkauf der südlichen Staatsbahn abgeschlossene Uebereinkommen, erklärt der Unterzeichnete, dass er sich Kraft der ihm von den Unterzeichnern des obgedachten Uebereinkommens ertheilten Vollmacht in deren Namen verpflichtet:

1. Von der Eisenbahnstrecke Kanisza-Esseg gleichzeitig mit dem Bau derselben eine Ausästung nach Fünfkirchen zum Anschluss an die Fünfkirchen Mohacser Bahn zu den Bedingungen zu erbauen, welche von der hohen Staatsverwaltung für die Franz-Josef-Orientbahn bewillig worden sind [1]).

[1]) In einem Protokolle ddo. 27. Februar 1860 hat sich die Gesellschaft verpflichtet die Flügelbahn Barcs-Fünfkirchen zu erbauen, wenn der Bau dersel ben bis 1. Juli 1867 nicht anderweitig sichergestellt sein sollte.

Traduzione.

Appendice all' Atto di Concessione del 23 Settembre 1858.

PROTOCOLLO

redatto nell'I. R. Ministero delle Finanze li 8 *Dicembre* 1858.

Di conformità alla Sovrana deliberazione del 30 novembre riguardante la Convenzione stipulata il 23 settembre colle Loro Eccellenze i signori Ministri delle Finanze e del Commercio per la vendita della Ferrovia Meridionale dello Stato, il sottoscritto, in forza dei pieni poteri impartitigli dai firmatarj della suddetta Convenzione, si dichiara in loro nome obbligato:

1.° A costruire, contemporaneamente alla costruzione della linea ferroviaria Kanisza-Esseg una diramazione da questa a Fünfkirchen, che la congiunga alla Ferrovia Fünfkirchen-Mohacs, alle condizioni che vennero accordate dall'eccelsa Amministrazione dello Stato per la Ferrovia Orientale « Francesco Giuseppe » [(1)].

(1) *Nota.* In un Protocollo datato 27 febbraio 1860 la Società si obbligò di costruire la ferrovia Barcs-Fünfkirchen, qualora a tutto il 1.° Luglio 1867 non ne fosse guarentita altrimenti la costruzione.

2. Nach Ausführung der Bahnstrecke Padua-Rovigo und im Falle eine Bahn von Bologna nach Ferrara erbaut werden würde, mit den Concessionären der letzteren über den Anschluss dieser beiden Linien und namentlich rücksichtlich des Baues der Brücke über den Po zu verhandeln, und das bezügliche Uebereinkommen der hohen Staatsverwaltung zur Genehmigung vorzulegen.

3. Den begonnenen Bau der Bahnen von Marburg nach Klagenfurt und von Pragerhof *und Marburg*[1]) über Kanisza und Stuhlweissenburg nach Ofen und Uj-Szöny unaufhaltsam fortzusetzen und mit der möglichsten Beschleunigung zu vollenden, so wie die Bahnstrecke Klagenfurt-Villach und, insoferne es die finanziellen Verhältnisse gestatten, auch die Bahnstrecke Oedenburg-Kanisza bis Ende 1863 auszuführen.

4. Die der Franz-Josef-Orient-

[1]) Im Art. 2 des Vertrages vom 13 April 1867 wurde die Gesellschaft von der Verpflichtung zum Baue der Strecke Marburg-Pettau unter der Bedingung entbunden, dass die jezt bestehende Berechnung der Bahngebühren zwischen Marburg und Pettau nach der directen Entfernung beider Orte auch fernerhin in Kraft bleibe.

2.° A trattare dopo l'esecuzione della linea ferroviaria Padova-Rovigo e pel caso venisse costrutta una ferrovia da Bologna a Ferrara, coi Concessionarii di quest'ultima per la congiunzione di ambe queste linee, ed in particolare per la costruzione dei ponti sul Po, producendo la relativa Convenzione all'eccelsa Amministrazione dello Stato per la sua approvazione.

3.° A proseguire senza interruzione ed a compiere colla massima sollecitudine la già incominciata costruzione delle ferrovie da Marburg a Klagenfurt e da Pragerhof e *Marburg*[1] per Kanisza e Stuhlweissenburg ad Ofen ed Uj-Szöny, come pure ad ultimare entro tutto il 1863 la linea ferroviaria Klagenfurt-Villach, e, per quanto le circostanze finanziarie lo permettano, anche quella Oedenburg-Kanisza.

4.° A ridurre le facilitazioni ac-

[1] Nell'art. 2 del Centratte 13 Aprile 1867 la Società venne sollevata dall'obbligo della costruzione della linea Marburg-Pettau, a condizione che l'attuale calcolo delle tassa ferroviarie fra Marburg e Pettau rimanga in vigore ancha per l'avvenire a norma della distanza diretta fra ambe le località.

bahn-Gesellschaft für das ursprünglich concessionirte Bahnnetz ertheilten Begünstigungen bezüglich der Einfuhr von Bau- und Betriebs-Materialien nach Massgabe der nunmehr beschränkten Ausdehnung derselben zu ermässigen.

·/. 5) Den übereingekommenen Tarif einzuführen.

Dieses Protokoll soll als ein integrirender Theil der Concessions-Urkunde vom 23 September angesehen werden, welche von Sr. Excellenz dem Herrn Handels-Minister mit den früheren Concessionen der lombardisch - venetianischen , der Franz-Josef-Orient- und der Kärnthner-Bahnen) in eine einzige, allein giltige Concessions - Urkunde zusammengefasst und Sr. k. k. Apostolischen Majestat zur Allerhöchsten Unterzeichnung unterbreitet werden wird, damit jene Concessionen und die darauf bezüglichen Statuten aufgehoben und ausser Kraft gesetzt werden können.

Freiherr von Bruck m. p.
k. k. Finanzminister.

Paulin Talabot m. p.

cordate alla Società della Ferrovia Orientale « Francesco Giuseppe » per la rete ferroviaria originariamente concessa, per quanto concerne l'introduzione di materiali da costruzione e da esercizio, a norma dell'estensione ora limitata della Società stessa.

5.° Ad attivare la convenuta tariffa.

Questo Protocollo deve essere considerato come parte integrante dell'Atto di concessione 23 Settembre che verrà da S. E. il signor Ministro del Commercio riunito assieme alle antecedenti concessioni delle Ferrovie Lombardo - Venete, della Orientale « Francesco Giuseppe, » e di quelle Carinziane in un solo e valido Atto di concessione, e sottoposto alla Sovrana firma di S. M. I. R. Apostolica, affinchè quelle concessioni ed i rispettivi Statuti sieno aboliti.

firmato: Barone de Bruck,
I. R. Ministro delle Finanze.

firmato: Paulin Talabot.

Text.

Anhang an die Concessions-Urkunde.

Protokoll

aufgenommen im k. k. Finanz-Ministerium am 23 September 1858.

Mit Beziehung auf die §§. 7 und 8 der Concessions-Urkunde übernehmen die Concessionare alle noch zur Sprache kommenden Ausgleichungen und Berichtigungen aus Anlass der Grundeinlösungen, aus Anlass der bereits vollendeten, oder noch zu vollendenden Bauten, so wie aus Anlass von Leistungen oder sonstigen Bestellungen.

Dieselben Verpflichtungen übernehmen die Concessionäre mit dem Termine vom 17 April 1856, im Falle der Verschmelzung mit den lombard-venet. Eisenbahnen, auch rücksichtlich der Letzteren. Insoferne sich jedoch diese Zahlungen auf Bauleistungen beziehen, welche an den lomb.-venet. Eisenbahnen vor dem 16 April 1856, rücksichtlich der übrigen überlassenen und übertragenen Bahnstreken, aber (mit Ausnahme der Kärnthner Bahn von Marburg nach Villach) bereits vor dem 1. November 1858 hergestellt waren, oder Lieferungsobjecte be-

Traduzione.

Appendice all'Atto di Concessione.

PROTOCOLLO

redatto nell' I. R. Ministero delle Finanze li 23 Settembre 1858.

Riferendosi ai §§ 7 ed 8 della Concessione i Concessionarj assumono tutti gli accordi e pareggi provenienti da espropriazioni di fondi, da costruzioni diggià compiute, e da compiersi, come pure da prestazioni ovvero da simili commissioni.

Gli stessi obblighi si assumono i Concessionarj col termine del 17 Aprile 1856, pel caso di fusione colle ferrovie Lombardo-venete, anche per quanto concerne queste ultime. In quanto però simili pagamenti si riferiscono a costruzioni già eseguite sulle ferrovie Lombardo-venete prima del 16 Aprile 1856, e relativamente alle altre linee ferroviarie cedute e concesse (ad eccezione della linea Carinziana da Marburg a Villach) prima del 1.° Novembre 1858, ovvero quando trattisi di oggetti commissionati e forniti prima ancora dei termini suddetti,

treffen, welche vor den gedachten Terminen bereits eingeliefert worden sind, oder Grundeinlösungen von Objecten zum Gegenstande haben, welche vor den erwähnten Zeitpunkten schon in Besitz genommen wurden, sind die Concessionäre berechtigt diese Zahlungen der Staatsverwaltung in Rechnung zu bringen. Als Entgelt hiefür (versteht sich mit Inbegriff der Zahlungen für die lomb.-venet. Eisenbahnen) werden die Concessionäre, das Endresultat der Liquidirung möge wie immer ausfallen, von der Zahlung der im November 1866 verfallenden Rate des im §. 16 festgesetzten Einlösungsbetrages im Belange von Zehn Millionen Gulden österr. Währung entbunden. — Ueber diese Zahlungen ist eine besondere Rechnung zu führen. Sollte sich nach vollständigem Abschlusse dieser Rechnung herausstellen, dass die geleisteten Zahlungen ohne Interessen, mehr als Zehn Millionen Gulden österr. Währung betragen, so ist der Mehrbetrag von der Regierung den Concessionären zu vergüten [1]).

o di espropriazioni di terreni presi in possesso anteriormente ai suindicati termini, i Concessionarj sono autorizzati a portare tali pagamenti in conto all'amministrazione dello Stato. In compenso di ciò (si intendono compresi i pagamenti per le ferrovie Lombardo-venete), qualunque sia il risultato finale della liquidazione, i Concessionarj vengono sollevati dal pagamento della rata scadente in novembre 1866, cioè della somma d'estinzione fissata nel § 16 dell'importare di dieci milioni di Fiorini valuta austr. Per questi pagamenti verrà tenuto un conto separato. Ove dopo la compiuta chiusura di conti risulti che gli effettuati pagamenti senza gli interessi oltrepassano i dieci milioni di Fiorini valuta austr. il Governo dovrà rimborsare il maggior importo ai Concessionarj. [1]

[1]) Im Art. XII des Uebereinkommens vom 20 November 1861 wurde festgesetzt, dass in dem Falle die von der Gesellschaft geleisteten Zahlungen die Summe von 10 Millionen Gulden öst. Währ. nicht

(1) Nell'Art. 12 della Convenzione 20 Novembre 1861, fu stabilito che nel caso in cui i pagamenti fatti dalla Società non raggiungessero la somma di 10 milioni di Fiorini valuta austr., l'importo man-

Die Liquidirung mit den Gläubigern wird den Concessionären überlassen.

Insoferne sich hierbei Streitigkeiten ergeben sollten, haben die Concessionäre die Entscheidung des Handels-Ministeriums anzurufen.

Die Cautionen der Unternehmer deren Forderungen am 1. November 1858 noch nicht vollständig ausgeglichen sind, werden von den Aerarial-Behörden blos mit Zustimmung der Concessionäre ausgefolgt werden.

Rücksichtlich der Kärntlmer Bahn von Marburg nach Villach sind die

erreichen, der fehlende Betrag von der Gesellschaft an das Aerar baar abzuführen sei.

Sowohl in diesem Falle, als im anderen Falle, als sich aus der eingeleiteten Liquidirung eine Ueberschreitung der Summe von 10 Millionen ergeben sollte, wird die Gesellschaft von weitern solchen Zahlungen, welche dieselbe dem Aerar in Rechnung bringen kann, befreit und werden diese Zahlungen von dem Aerar selbst zu leisten sein.

Die Entscheidung der Frage, in welcher Weise bei der Liquidirung die theilweise in Silber und theilweise in Banknoten geleisteten Zahlungen in Rechnung zu stellen seien, bleibt einem besondern Uebereinkommen und im Falle ein solches nicht erzielt würde, dem Ausspruche eines nach §§. 60 bis 62 der Concessions-Urkunde zu berufenden Schiedsgerichtes vorbehalten.

Da diese Liquidirung im Beginne des Jahres 1867 noch nicht beendet war, haben sich sowohl die k. k. Staatsverwaltung als die Gesellschaft im Art. 16 des Vertrages vom 13 April 1867 verpflichtet, dieselbe thunlichst bald zu Ende zu führen.

La liquidazione coi creditori viene lasciata ai Concessionarj.

Qualora in tale argomento insorgessero controversie, i Concessionarj dovranno invocare la decisione del Ministero del Commercio.

Le cauzioni degli imprenditori, i cui crediti non sono ancora interamente pareggiati al 1.º Novembre 1858, verranno rilasciate dalle autorità erariali soltanto coll'adesione dei Concessionarj.

Per quanto riguarda la ferrovia Carinziana da Marburg a Villach, i

cante dovrà essere pagato in contanti dalla Società all'Erario.

Tanto in questo caso come in quello che dalla fatta liquidazione risultasse sorpassata la somma di dieci milioni, la Società verrà esonerata da ulteriori simili pagamenti, che potrà portare in conto all'Erario, il quale li effettuerà direttamente.

La decisione o soluzione del quesito in quale guisa sieno da mettersi in conto all'atto della liquidazione i pagamenti effettuati, parte in argento e parte in banconote, viene riservata ad una speciale Convenzione, ed in difetto al voto d'un arbitrato da convocarsi in base ai §§ 60, 61 e 62 dell'Atto di Concessione.

Siccome questa liquidazione non era ancora ultimata al principio dell'anno 1867, tanto l'I. R. Amministrazione dello Stato, quanto la Società, nell'Articolo 16 del Contratto 13 Aprile 1867, si obbligarono di condurla a fine al più presto possibile.

Concessionäre nicht berechtigt, der Staatsverwaltung irgend eine Auslage in Rechnung zu bringen.

Insoferne die im §. 2 der Concessions-Urkunde vorgesehene Vereinigung der durch die Concession überlassenen und übertragenen Eisenbahnen, mit jenen der k. k. priv. lomb. venet. und central-italienischen Eisenbahn - Gesellschaft stattfinden sollte, werden von jenem Zeitpunkte an die §§. 3, 23 bis incl. 32, 35, 36, 38, 40, 41, 45, 46, 47, 49, 51 bis incl. 63 der gegenwärtigen Concession auch auf dieselben Anwendung finden, wogegen die Artikel 31 bis incl. 37, 39, 40, 42, 44, 45, 49, 50, 51, 55, bis incl. 66, des Uebereinkommens vom 14 März 1856 gleichzeitig hinwegfallen werden.

Die Art. 2 und 3 des Uebereinkommens vom 14 März 1856 werden durch die Bestimmungen des §. 7 der gegenwärtigen Concession erläutert und modificirt, indem der gedachte §. 7 ebenfalls auf die lomb.-venet. Eisenbahnen nach dem Inhalte desselben Anwendung findet.

Wenn ferner die im §. 2 vorgesehene Erwerbung der Kaiser Franz-

Concessionarj non hanno l'autorizzaziono di portare veruna spesa in conto dell' amministrazione dello Stato.

Qualora dovesse aver luogo la riunione (prevista nel § 2 dell'Atto di Concessione) delle ferrovie cedute e concesse, con quelle dell'i. r. privilegiata Società delle ferrovie Lombardo-venete e dell' Italia centrale, da quella data i §§ 3, 23 inclusivo, 32, 35, 36, 38, 40, 41, 45, 46, 47, 49, 51 inclusivo e 63 della presente Concessione saranno applicati anche sulle medesime o si intenderanno aboliti gli articoli 31 al 37 (compreso), 39, 40, 42, 44, 45, 49, 50, 51, 55 a 66 (compreso) della Convenzione 14 Marzo 1856.

Gli art. 2 e 3 della Convenzione 14 Marzo 1856 vengono spiegati e modificati dalle disposizioni del § 7 della presente Concessione, inquantochè quest' ultimo, pel suo contenuto torna ugualmente applicabile anche alle ferrovie Lombardo-Venete.

Se inoltre si dovesse effettuare l'acquisto della ferrovia Orientale

Josefs-Orientbahn stattfinden sollte, werden von jenem Zeitpunkte an die §§. 3, 22, 23 bis incl. 26, 27, 28 bis incl. 32, 35 bis incl. 37, 39 bis incl. 43, 45, 47, 48, 49, 51 bis incl. 61 der gegenwärtigen Concession auch auf dieselbe Anwendung finden, wogegen aus der Concessions-Urkunde für die Kaiser Franz-Josefs-Orientbahn vom 8 October 1856 der §. 1 (mit Ausnahme des auf die Festsetzung der Trace sich beziehenden Absatzes) dann die §§. 2 bis incl. 9, 11 bis incl. 15 gleichzeitig hinwegzufallen haben.

Dieses Protokoll hat einen integrirenden Bestandtheil der Concessions-Urkunde zu bilden.

Johann Adolf Fürst zu Schwarzenberg m. p.
Max Egon Fürst zu Fürstenberg m. p.
Leopold Ritter von Lämel m. p.
A. Freiherr von Rothschild m. p.
Paulin Talabot m. p.
Eduard Blount m. p.
S. Laing m. p.
M. Uzielli m. p.

Freiherr von Bruck m. p.
k. k. Finanzminister.

Ritter von Toggenburg m. p.
k. k. Handelsminister.

« Imperatore Francesco Giuseppe » preveduto nel § 2, da tale epoca avranno applicazione anche sulla medesima i §§ 3, 22, 23 a 26 (compreso), 27, 28 al 32 (compreso) 35, 36, 37, 39 al 43 (compreso), 45, 47, 48, 49, 51 al 61 (compreso) della presente Concessione, mentre all'incontro dall'Atto di Concessione per la Ferrovia Orientale « Imperatore Francesco Giuseppe » dell'8 ottobre 1856, devono eliminarsi contemporaneamente il § 1 (ad eccezione del periodo riferentesi alla fissazione del tracciato), nonchè i §§ 2 al 9 (compreso), ed 11 al 15 (pure compreso).

Il presente protocollo costituisce parte integrante dell' Atto di Concessione.

firmato: Gio. Adolfo Princ. di Schwarzenberg.
» Massimo Egon, Princ. di Fürstenberg.
» Leopoldo Cav. de Lämel.
» A. Barone de Rothschild.
» Paulin Talabot.
» Edoardo Blount.
» S. Laing.
» M. Uzielli.

firmato: Barone de Bruck,
I. R. Ministro delle Finanze.

firmato: Cavaliere de Toggenburg,
I. R. Ministro del Commercio.

Text.

Vertrag

zwischen der k. k. priv. lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft und den Concessionswerbern um die k. k. südliche Staatsbahn, genehmigt durch die dritte (ausserordentliche) General-Versammlung der Actionäre der lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft-ddo. 18 *Nov.* 1858.

§. 1.

Die lomb.-venet. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft und die Concessionäre der Wien-Triester so wie der Tiroler und anderer Eisenbahnlinien, in Gemässheit des mit der k. k. Staatsverwaltung am 23 September 1858 abgeschlossenen Vertrages, vereinigen sich zu dem Zwecke, eine einzige Gesellschaft zu bilden, und die ihnen zugehörigen Concessionen miteinander zu verschmelzen.

§. 2.

Die durch die Vereinigung aller den contrahirenden Parteien gehörigen Concessionen definitiv gebildete Gesellschaft wird den Namen: » K. K. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft führen.

Traduzione.

CONVENZIONE

fra l'I. R. priv. Società delle Ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, ed i concorrenti alla concessione per l'I. R. Ferrovia Meridionale dello Stato, approvata dalla terza (straordinaria) Assemblea generale degli azionisti della Società Ferroviaria Lombardo-Veneta il 18 *novembre* 1858.

Art. 1.

La Società Ferroviaria Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale, ed i Concessionarii della linea ferroviaria Vienna-Trieste, come pure di quella Tirolese, ed altre, di conformità alla Convenzione stipulata il 23 Settembre 1858 coll'I. R. Amministrazione dello Stato, si radunano allo scopo di costituire una sola Società, e di fondere nella medesima le concessioni loro rispettivamente spettanti.

Art. 2.

La Società definitivamente costituita colla fusione di tutte le concessioni spettanti alle Parti contraenti porterà il nome di: « Imperiale Regia priv. Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale. »

§. 3.

Die südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft wird activ und passiv an die Stelle der contrahirenden Parteien treten; in Folge dessen übernimmt dieselbe als ihr eigen alle von den genannten Gesellschaften, sei es gegen die Staatsverwaltung, sei es gegen dritte Personen, eingegangenen Verbindlichkeiten. Insbesondere übernimmt dieselbe zu ihren Lasten auch die von der lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft ausgegebenen Obligationen.

§. 4.

Die Activa und Passiva der lombard.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft werden von der neuen Gesellschaft in der Weise übernommen, wie sie sich aus den von der Generalversammlung der lombard.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft zu genehmigenden Rechnungen nach der Bilanz am 31. December 1858 ergeben werden. Die nach dieser Bilanz entfallende Dividende wird ausschliesslich den Actionären dieser letztern Gesellschaft zuzufallen haben.

Art. 3.

La Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale sottentrerà alle Parti contraenti attivamente e passivamente; in conseguenza la medesima assume, come suoi proprii tutti gli obblighi e vincoli derivanti, sia verso l'Amministrazione dello Stato, che verso terzi. Essa assume altresì a suo debito le obbligazioni emesse dalla Società Ferroviaria Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale.

Art. 4.

L'Attivo ed il Passivo della Società Ferroviaria Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale vengono assunti dalla nuova Società nel modo che risulteranno dopo il bilancio del 31 Dicembre 1858 dai conti da approvarsi dall'Adunanza generale della Società Ferroviaria Lombardo-Veneta e dell'Italia Centrale. Il dividendo risultante da tale bilancio, spetterà esclusivamente agli Azionisti di quest'ultima Società.

§. 5.

Die Concessionäre der Wien-Triester und anderer dazu gehörigen Eisenbahnlinien übertragen an die südliche Staats-,lombard.-venet. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft das zwischen ihnen und den Administratoren der Kaiser Franz Josef-Orientbahn vereinbarte Uebereinkommen; demgemäss werden die von dieser letzteren Gesellschaft zurückgelegten Concessionen auf die südliche Staats-, lomb.-venet. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft übergehen.

§. 6.

Es werden 750.000 Actien der südlichen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft ausgestellt werden. — 312.500 Stücke dieser Actien mit pr. 200 Frs. geleisteter Einzahlung werden den Actionären der lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen und zwar zum Umtausche von 312.500 Stück auf dieselbe Summe quittirten Actien dieser Gesellschaft. Die für den 1. November stattgehabte Ausschreibung einer Einzahlung von 50 Frs. wird widerrufen werden. —

Art 5.

I Concessionarj della linea ferroviaria Vienna-Trieste o d'altre linee alla medesima spettanti, cedono alla Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, la Convenzione conchiusa fra loro e gli Amministratori della Ferrovia Orientale « Imperatore Francesco Giuseppe; » che in seguito alle concessioni da quest'ultima Società come sovra cedute, passano a quella delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale.

Art. 6.

Verranno emesse 750,000 Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale. Di dette Azioni 312,500, pagato diggià per 200 franchi verranno rilasciate agli Azionisti della Società Ferroviaria Lombardo-Veneta o dell'Italia Centrale, e cioè in iscambio di 312,500 Azioni di detta Società quitanzate per la medesima somma. La prescrizione d'un pagamento di 50 franchi pel 1.° Novembre verrà rivocata. — 101,166 $^2/_3$ Azioni verranno consegnate ai possessori delle Azioni Lom-

104.166²/₃ Stücke werden den Besitzern der lomb.-venet. Actien überwiesen, u. z. in dem Verhältnisse einer neuen Actie für drei alte und gegen Einzahlung von 150 Frs. für je eine neue Actie.

Die übrigen 333.333¹/₃ Actien verbleiben den Concessionären der Wien-Triester Eisenbahn. Die neuen Actien werden den Bezugsberechtigten gegen Einzahlung von 150 Frs. pr. Actien überlassen.

Die Actionäre der lomb.-venet. Eisenbahn-Gesellschaft, welche diese Einzahlung auf die neuen Actien bis zum 10. Dec. l. J. nicht geleistet haben werden, verlieren ihr Bezugsrecht, und es fallen die ihnen zukommenden neuen Actien den Concessionären zu.

Eine zweite Einzahlung wird am nächstkommenden 1. Jänner eingefordert werden, derart, dass von diesem Zeitpunkte an alle Actien ohne Unterschied des Werthes negoeirt werden können; es wird jedoch den Actionären freistehen, diese Einzahlung bis zum 1. Juli 1859 zu verschieben, wofür 6% Verzugszinsen berechnet werden.

§. 7.

Der Verwaltungsrath der südli-

bardo-venete, e cioè nella proporzione d'una nuova Azione per tre delle antiche e contro pagamento di 150 franchi per ognuna delle nuove.

Le altre 333,333¹/₃ Azioni rimangono ai Concessionarj della Ferrovia Vienna-Trieste. Le nuove Azioni vengono rilasciate agli autorizzati al ritiro, contro pagamento di 150 franchi per Azione.

Gli Azionisti della Società Ferroviaria Lombardo-Veneta che non avranno effettuato questo pagamento per le nuove Azioni entro il 10 Dicembre a. c.; perdono il loro diritto al ritiro delle medesime, e le nuove Azioni che loro spetterebbero passano ai Concessionarj.

Al 1.° Gennaio p. v. verrà chiesto un secondo pagamento, cosicchè da quel punto tutte le Azioni, senza distinzione di valore possano venire negoziate; rimarrà però libero agli Azionisti di prorogare questo pagamento fino al 1.° Luglio 1859, per quale ritardo verrà computato un interesse del 6 0/0.

Art. 7.

Il Consiglio d'Amministrazione

chen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft wird aus allen Verwaltungsräthen der lomb.-venet. Eisenbahn Gesellschaft und aus zehn neuen Mitgliedern gebildet, welch' letztere von den Concessionären der Wien-Triester Eisenbahn gewählt werden.

§. 8.

Die vereinbarten neuen Statuten der südlichen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft werden künftighin die allein giltigen sein, und es werden der Präses, ferner ein durch denselben bezeichnetes Mitglied des Verwaltungsrathes der lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit einem Abgeordneten der Concessionäre der Wien-Triester Eisenbahn alle Vollmacht haben, um die administrative Genehmigung der Statuten zu erwirken, und die von der Staatsverwaltung allfällig verlangten Modificationen anzunehmen.

Franz Graf Zichy m. p.
Präsident.

Paulin Talabot m. p.
Otto Freiherr von Meysenbug m. p.
Dr. Bingler m. p.
Gen.-Secretär.

della Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, verrà costituito da tutti i Consiglieri d'Amministrazione della Società Ferroviaria Lombardo-Veneta e da 10 nuovi membri eletti dai Concessionarj della Ferrovia Vienna-Trieste.

Art. 8.

I nuovi Statuti della Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale saranno per l'avvenire gli unici in vigore. Il Presidente, nonchè un membro del Consiglio d'Amministrazione della Società delle Ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale designato dal Presidente suddetto, d'accordo con un deputato dei Concessionarj della Ferrovia Vienna-Trieste avranno pieni poteri, onde ottenere l'approvazione degli Statuti, ed ammettere le modificazioni eventualmente chieste dall'Amministrazione dello Stato.

firmato: Conte Francesco Zichy, Presidente.

firmato: Paulin Talabot.
» Barone Otto de Meysenbug.
» Dottor Bingler, Segretario Generale.

Text.

Allerhöchste Genehmigung der Uebereinkunft mit den Concessionären der südlichen Staatsbahn.

Seine k. k. apostolische Majestät haben mit den A. h. Entschliessungen vom 30 November und 9. d. M. die mit den Concessionären der südlichen Staatsbahn abgeschlossene Uebereinkunft a. g. zu genehmigen geruht.

Indem ich der löblichen Eisenbahn-Gesellschaft diese Mittheilung mache, lade ich dieselbe ein, mit der südlichen Staats-,lomb.-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft, an welche die gedachten Concessionare ihre Rechte abgetreten haben, jene Uebereinkunft nunmehr definitiv abzuschliessen und in Vollzug zu setzen.

Wien, am 10 December 1858.

v. BRUCK m. p.

An die löbl. k. k. priv. lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Traduzione.

Approvazione Sovrana della Convenzione coi Concessionarj della Ferrovia Meridionale dello Stato.

Sua Maestà I. R. Apostolica, colle sovrane deliberazioni del 30 Novembre e 9 andante, si è degnata di approvare la Convenzione stipulata coi Concessionarj della Ferrovia Meridionale dello Stato.

Nel portare quanto sopra a cognizione di codesta Onorevole Società Ferroviaria, la invito a conchiudere definitivamente e mandare ad effetto tale Convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo Venete e dell'Italia Centrale, che i suddetti Concessionarj hanno investita dei loro diritti.

Vienna li 10 Dicembre 1858.

firmato: DE BRUCK.

Alla lodevole I. R. priv. Società delle Ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale.

DECRETO REGIO

per l'esecuzione del Trattato conchiuso tra la Sardegna, l'Austria e la Francia il 10 Novembre 1859.

N. 3811. 1.° Dicembre 1859.

Vittorio Emanuele II, Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, Duca di Savoja, e di Genova ecc. ecc. Principe di Piemonte ecc. ecc.

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri;
Udito il nostro Consiglio dei Ministri;
Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intiera esecuzione al Trattato conchiuso tra la Sardegna, e la Francia ed a quello conchiuso tra la Sardegna, l'Austria, e la Francia, sottoscritti ambidue a Zurigo il 10 dell'or scorso Novembre, le ratificazioni dei quali vennero colà scambiate il 21 dello stesso mese.

Art. 2.

Il presente Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in Legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta degli Atti del Governo, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato in Torino, addì 1.° Dicembre 1859.

VITTORIO EMANUELE.

Registrato al Controllo Generale il 26 Dicembre 1859.
Reg.° 14. Atti del Governo a c. 82.

(L. S.)

Visto il Guardasigilli:
U. Rattazzi.

Vehrlin.
Dabormida.

Articles du Traité conclu entre la France, l'Autriche et la Sardaigne le 10 Novembre 1859, concernant les Chemins de fer de la Lombardie.

. . . .
. . . .

Art. 10.

Le Gouvernement de Sa Majesté le roi de Sardaigne reconnait et confirme les concessions de chemins de fer accordées par le Gouvernement Autrichien sur le territoire cédé, dans toutes leurs dispositions et pour toute leur durée, et nommément les concessions résultant des contrats passés en date des 14 Mars 1856, 8 Avril 1857 et 23 Septembre 1858.

A partir de l'échange des ratifications du présent traité, le Gouvernement Sarde est subrogé à tous les droits et à toutes les obligations qui résultaient pour le Gouvernement Autrichien des concessions précitées en ce qui concerne les lignes de chemins de fer situées sur le territoire cédé.

En conséquence, le droit de dévolution qui appartenait au Gouvernement Autrichien à l'égard de ces chemins de fer est transféré au Gouvernement sarde.

Les paiements qui restent à faire sur la somme due à l'État par les Concessionnaires en vertu du Contrat du 14 mars 1856, comme équivalent des dépenses de construction desdits chemins, seront effectués intégralement dans le Trésor autrichien.

Les créances des entrepreneurs de construction et des fournisseurs, de même que les indemnités pour expropriation de terrains, se rapportant à la période où les chemins de fer en question étaient administrés pour le compte de l'État qui n'auraient pas encore été acquittées, seront

payées par le Gouvernement Autrichien, et pour autant qu'ils y sont tenus, en vertu de l'acte de Concession, par les Concessionnaires au nom du Gouvernement Autrichien.

Une convention spéciale règlera, dans le plus bref délai possible, le service international des chemins de fer entre l'Autriche et la Sardaigne.

Art. 11.

Il est entendu que le recouvrement des créances résultant des paragraphes 12, 13, 14, 15 et 16 du contrat du 14 Mars 1856, ne donnera à l'Autriche aucun droit de contrôle et de surveillance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer dans le territoire cédé. Le Gouvernement Sarde s'engage, de son côté, à donner tous les renseignements qui pourraient lui être demandés à cet égard par le Gouvernement Autrichien.

. . . .

. . . .

Signé Des Ambrois.
Jocteau.
Karoly.
Meysenbug.
Bourqueney.
Banneville.

Traduction.

N. 4241.

8 Juillet 1860.

VICTOR EMMANUEL II

Roi de Sardaigne, de Chypre et de Jérusalem, Duc de Savoie et de Gênes etc. etc. Prince de Piémont, etc. etc.

Le Sénat et la Chambre des Députés ont approuvé;

Nous avons sanctionné et promulguons ce qui suit:

Article unique.

Est approuvée la Convention en date du 25 Juin 1860, avec le cahier des charges y annexé, conclue entre le Ministre des Finances et celui des Travaux Publics et le chev. Paulin Talabot, en sa qualité de représentant de la Compagnie concessionnaire des chemins de fer Lombard-Vénitiens, avec les modifications résultant de l'exemplaire ci-joint.

Nous ordonnons que la présente munie du sceau de l'État soit insérée dans le recueil des actes du Gouvernement, mandant à tous ceux qu'il appartiendra de l'observer et de la faire observer comme loi de l'État.

Donné à Turin le 8 Juillet 1860.

VICTOR EMMANUEL.

(sceau)
Vu: le Garde des sceaux
Signé: Cassinis.

S. Jacini.
F. S. Vegezzi.

Testo.

N. 4241.

8 Luglio 1860

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme, Duca di Savoia e di Genova, ecc. ecc., Principe di Piemonte, ecc. ecc.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È approvata la Convenzione in data 25 Giugno 1860, ed annessovi Capitolato, intesa tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici, ed il cav. Talabot Paulin, quale rappresentante della Società concessionaria delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, colle modificazioni risultanti dall'esemplare qui unito.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta degli atti del Governo, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 8 Luglio 1860.

VITTORIO EMANUELE.

(Luogo del sigillo)
V. il Guardasigilli
G. B. Cassinis.

S. Jacini.
F. S. Vegezzi.

Traduction.

CONVENTION

entre les Ministres des Travaux publics et des Finances de S. M. le roi Victor-Emmanuel II, et la Société Anonyme des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale.

Article premier.

Les concessions de chemins de fer faites sur le territoire des États de S. M. le roi Victor-Emmanuel II à la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale, telles qu'elles résultent des Conventions avec le Gouvernement autrichien, en date des 14 Mars 1856, 8 Avril 1857 et 23 Septembre 1858, et de la Convention du 17 Mars 1856, avec les Gouvernements de l'Autriche, de Parme, de Modène, de Toscane et des États Romains, sont reconnues et confirmées sous réserve des modifications spécifiées dans la présente Convention et dans le Cahier des charges y annexé.

Art. 2.

En conséquence, l'État garantira à la Compagnie pendant toute la durée de la Concession:

Testo.

CONVENZIONE

tra i Ministri di S. M. il re Vittorio Emanuele II, pei Lavori pubblici e per le Finanze, e la Società anonima delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale.

Art. 1.

Le concessioni di ferrovie accordate sul territorio degli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele II alla Società delle ferrovie Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, quali risultano dalle Convenzioni col Governo austriaco, in data del 14 Marzo 1856, 8 Aprile 1857 e 23 Settembre 1858, e dalla Convenzione del 17 Marzo 1856 coi Governi austriaco, parmense, modenese, toscano e pontificio, vengono riconosciute e confermate colle modificazioni specificate nella presente Convenzione e nell'annesso Capitolato.

Art. 2.

Conseguentemente lo Stato guarentirà alla Società, per tutta la durata della Concessione:

1° Un intérêt annuel de 5 0/0 et l'amortissement calculé sur le pied de 2/10 0/0 sur la totalité des dépenses faites pour l'acquisition ou pour l'établissement des lignes de Lombardie comprises dans les États de S. M.;

2° Un revenu net annuel de 6,500,000 livres italiennes sur la ligne de l'Italie centrale.

Ces garanties, séparées et indépendantes de celles qui s'appliquent aux lignes que la Compagnie possède sur le territoire autrichien s'exerceront conformément aux conditions stipulées au Cahier des charges ci-annexé.

Art. 3.

La Compagnie sera tenue de régler avec le Gouvernement autrichien, dans le délai d'un an, l'application des articles 14 et 15 de la Convention du 14 Mars 1856, et des articles 16 et 17 de la Convention du 23 Septembre 1858, de manière à affranchir d'une façon absolue et dans tous les cas le réseau Lombard de la clause qui stipule éventuellement, en faveur du Gouvernement autrichien, un partage dans les produits qui s'élèveront au-dessus de 7 0/0.

1.° Un interesse annuo del 5 per 0/0 e l'ammortizzazione computata sulla base di 2/10 per 0/0 sulla totalità delle spese incontrate per l'acquisto o per l'esecuzione delle linee lombarde comprese negli Stati di S. M.;

2.° Una rendita annua netta di 6,500,000 lire italiane per le linee dell'Italia Centrale. Queste guarentigie, separate ed indipendenti da quelle riferibili alle linee possedute dalla Società sul territorio dell'Impero austriaco, verranno applicate in conformità delle condizioni stipulate nell'annesso Capitolato.

Art. 3.

La Compagnia assume l'obbligo di regolare, fra il termine di un anno, col Governo austriaco, l'applicazione degli articoli 14 e 15 della Convenzione 14 Marzo 1856 e degli articoli 16 e 17 della Convenzione 23 Settembre 1858, in modo da svincolare assolutamente in qualunque caso la rete lombarda dalla clausola che stipula una eventuale partecipazione dello Stato austriaco nei redditi superiori al 7 per 0/0.

Art. 4.

Tous les chemins de fer concédés à la Compagnie dans les États de Sa Majesté, soit sur le territoire de la Lombardie, soit sur celui de l'Italie centrale, seront considérés comme possédés et exploités avec tous les droits et sous les obligations qui résultent des lois et règlements en vigueur, et spécialement de celle du 20 Novembre 1859 (n° 3754), en tant qu'il n'y est pas dérogé par le présent acte, et sauf les modifications qui pourraient y être portées à l'avenir par des dispositions législatives ou réglementaires.

Il est expressément entendu que la Compagnie ne sera pas soumise au prélèvement prescrit par l'article 244 de la loi précitée.

Art. 4.

Tutte le strade ferrate concesse alla Società negli Stati di S. M., sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia Centrale, s'intenderanno concesse e saranno possedute ed esercite con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla legge del 20 Novembre 1859 (n.° 3754) in quanto il presente atto non vi deroga, nè venga altrimenti stabilito per future disposizioni di legge o di regolamento.

È espressamente convenuto che la Società non sarà soggetta alla compartecipazione prescritta dall'articolo 244 della precitata legge.

Art. 5.

L'organisation de la Compagnie sera modifiée ainsi qu'il suit:

Son Conseil d'administration, établi dans les États de S. M., représentera la Compagnie pour tout ce qui concerne les chemins de fer de la Lombardie et de l'Italie centrale. Ce Conseil aura pour ces chemins de fer les mêmes attributions et les

Art. 5.

La costituzione della Società sarà modificata nel modo seguente:

Un Consiglio d'Amministrazione residente negli Stati di Sua Maestà rappresenterà la Società in tutto ciò che riguarda le ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale.

Questo Consiglio avrà, relativamente a queste ferrovie, le stesse

mêmes pouvoirs qui sont concédés au Conseil séant à Vienne, pour ce qui concerne les chemins de fer situés sur le territoire autrichien.

L'administration des chemins de fer de la Lombardie et de l'Italie centrale déjà concédés ou qui seraient ultérieurement concédés à la Compagnie sera entièrement confiée audit Conseil d'administration.

Cette administration s'exercera indépendamment et séparément de celles des autres lignes appartenant à la même Compagnie.

Le domicile légal de la Compagnie, pour tout ce qui concerne les chemins de fer de la Lombardie et de l'Italie centrale, sera considéré comme étant dans la ville des États royaux où résidera le Conseil d'administration.

Les Assemblées générales des Actionnaires de la Compagnie seront réunies à Paris.

Les nouveaux statuts de la Compagnie, rédigés d'après les bases ci-dessus, seront soumis à l'approbation du Gouvernement de S. M.

Art. 6.

La durée de la concession de toutes les lignes constituant le réseau

attribuzioni e gli stessi poteri di cui è rivestito il Consiglio residente in Vienna relativamente alle ferrovie situate nel territorio Austriaco.

L'Amministrazione delle ferrovie Lombarde e di quelle dell'Italia Centrale già concesse, o che fossero per esserlo più tardi alla Società, sarà intieramente affidata al detto Consiglio d'Amministrazione.

Questa amministrazione verrà tenuta affatto indipendente e separata da quella delle altre linee appartenenti alla medesima Società.

Il domicilio legale della Società per tutto ciò che riguarda le ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale, s'intenderà essere in quella città dei regii Stati nella quale risiederà il Consiglio d'Amministrazione.

Le Assemblee generali degli Azionisti della Società avranno luogo a Parigi.

I nuovi statuti della Società, redatti sulle basi che precedono, saranno sottoposti all'approvazione del Governo di S. M. il Re.

Art. 6.

La durata della concessione di tutte le linee costituenti la rete lom-

Lombard, demeure fixée au terme de quatre-vingt-dix ans, à dater du 1er Janvier 1865.

La concession du chemin de fer de l'Italie centrale expirera le 31 Décembre 1948.

Art. 7.

Sont déclarées annulées, sans distinction, toutes les dispositions relatives aux réseaux des chemins de fer Lombards et de l'Italie centrale, contenues dans les Conventions, en date des 14 Mars 1856, 8 Avril 1857, 23 Septembre 1858, stipulées avec le Gouvernement Autrichien, et dans les Conventions en date des 1er mai 1851, 17 mars 1856, stipulées avec les Gouvernements d'Autriche, de Parme, de Modène, de Toscane et des États Romains, ainsi que le Cahier des charges annexé à la susdite Convention du 17 Mars 1857.

Les rapports de la Compagnie avec le Gouvernement, pour tout ce qui concerne la concession, la construction et l'exploitation des réseaux seront à l'avenir réglés par la présente Convention et le Cahier des charges y annexé.

Art. 8.

La présente Convention, signée

barda resta fissata a *novant'anni* dal 1.° Gennajo 1865.

La concessione delle ferrovie dell'Italia Centrale spirerà il 31 Dicembre 1948.

Art. 7.

Si dichiarano annullate tutte indistintamente le disposizioni relative alle reti delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, contenute nelle Convenzioni in data 14 Marzo 1856, 8 Aprile 1857, 23 Settembre 1858 stipulate col Governo austriaco, e nelle Convenzioni in data 1° Maggio 1851, 17 Marzo 1856 stipulate coi Governi d'Austria, di Parma, di Modena, Pontificio e della Toscana, non che nel Capitolato annesso alla suddetta Convenzione del 17 Marzo 1856.

I rapporti fra il Governo e la Compagnia, per quanto si riferiscono alla concessione, costruzione ed esercizio delle reti stesse, saranno quind'innanzi esclusivamente regolati dalla presente Convenzione e dall'annessovi Capitolato.

Art. 8.

La presente Convenzione, firmata

en double original par les parties contractantes, ne sera définitivo et exécutoire qu'autant qu'elle aura été approuvée par une loi.

Elle ne sera soumise à aucun droit.

Turin, le vingt-cinq juin mil huit cent soixante.

Le Ministre des Finances,
VEGEZZI.

Le Ministre des Travaux publics,
S. JACINI.

Le représentant de la Compagnie, en vertu des pouvoirs qu'il tient d'elle, ainsi qu'il résulte du procès-verbal de l'Assemblée générale du 30 Avril 1860 et du procès-verbal du Conseil d'administration du 19 Juillet 1860.

PAULIN TALABOT.

in doppio originale dalle parti contraenti, non sarà definitiva ed esecutoria se non dopo essere stata approvata per legge.

Essa andrà esente da ogni qualsiasi tassa.

Torino, il venticinque giugno milleottocentosessanta.

Il Ministro delle Finanze,
Firm. VEGEZZI.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
Firm. JACINI.

Il rappresentante della Società, in forza dei poteri avuti dalla medesima, come da verbale dell'Assemblea generale 30 Aprile 1860 e da verbale del Consiglio di Amministrazione 19 Giugno 1860.

Firm. PAULIN TALABOT.

Traduction.

CAHIER DES CHARGES

annexé à la Convention du 25 Juin 1860, stipulée entre les Ministres des Travaux publics et des Finances de S. M. le roi Victor Emmanuel II, et la Société anonyme des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale.

Article premier.

Les lignes dont la concession est reconnue et approuvée en faveur de la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale sont les suivantes:

A. *Sur le territoire lombard:*

1° La ligne de Milan à la frontière vénitienne, entre Peschiera et Desenzano, passant par Tréviglio, Bergame, Coccaglio et Brescia, y compris le chemin de ceinture destiné à réunir les diverses lignes qui aboutissent à Milan;

2° La ligne de Bergame à Lecco;

3° La ligne de Milan à Camerlata;

4° la ligne de Tréviglio à Coccaglio;

5° La ligne de Milan au Tessin près Buffalora, avec embranchement de Rho à Sesto-Calende;

Testo.

CAPITOLATO

annesso alla Convenzione in data del 25 Giugno 1860, stipulata fra i Ministri di S. M. il re Vittorio Emanuele II, pei Lavori pubblici e pelle Finanze, e la Società anonima delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale.

Art. 1.

Le linee di cui viene riconosciuta e confermata la concessione in favore della Società delle Strade Ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale sono le seguenti:

A. *Sul territorio Lombardo:*

1.° La linea da Milano al confine Veneto, fra Peschiera e Desenzano, per Treviglio, Bergamo, Coccaglio e Brescia, compresavi la linea di circonvallazione destinata a congiungere i diversi tronchi che mettono capo a Milano;

2.° La linea da Bergamo a Lecco;

3.° La linea da Milano a Camerlata;

4.° La linea da Treviglio a Coccaglio;

5.° La linea da Milano al Ticino presso Buffalora, con una diramazione da Rho a Sesto Calende;

6° La ligne de Milan à Plaisance par Lodi, avec embranchement sur Pavie, jusqu'au Gravellone, pour se réunir au chemin de fer de Gênes;

7° La ligne de Tréviglio à Crémone par Crème.

B. *Sur le territoire de l'Italie centrale:*

1° La ligne de Plaisance à Bologne par Parme, Reggio et Modène;

2° La ligne de Bologne à Pistoie;

3° A la ligne de Reggio à Borgoforte le gouvernement substitue la ligne de Bologne par Ferrare à Ponte-Lagoscuro, qui est concédée à la Compagnie, et que celle-ci sera tenue de construire, y compris le pont sur le Pô, lorsque le Gouvernement en ordonnera la construction.

Art. 2.

La Compagnie ne sera tenue de construire la ligne de Tréviglio à Coccaglio que dans le cas où, après le terme fixé par l'article 5 pour l'achèvement des chemins Lombards y-énumérés, l'expérience aurait démontré que cette ligne directe est nécessaire au commerce ou désirable dans l'intérêt de l'État.

Il appartiendra au Gouvernement

6.° La linea da Milano a Piacenza per Lodi, con una diramazione verso Pavia fino al Gravellone per congiungersi alla ferrovia di Genova;

7.° La linea da Treviglio a Cremona per Crema.

B. *Sul territorio dell'Italia Centrale:*

1.° La linea da Piacenza a Bologna per Parma, Reggio e Modena;

2.° La linea da Bologna a Pistoja;

3.° In sostituzione della linea da Reggio a Borgoforte, il Governo concede e la Compagnia sarà obbligata a costruire la linea da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro, compreso il ponte sul Po, quando il Governo ne ordinerà la costruzione.

Art. 2.

La Società non avrà obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio se non nel caso che, scorso il termine prefisso dall'articolo 5 pel compimento delle linee Lombarde ivi contemplate, l'esperienza avesse dimostrato essere questo tronco diretto necessario al commercio o desiderabile nell'interesse dello Stato.

Spetterà al Governo il decidere

de décider de l'opportunité de cette construction, et dans le cas où il l'aurait ordonnée, elle devra être terminée dans un délai de deux ans, à dater de la notification de la décision à la Compagnie.

Art. 3.

Le Gouvernement se réserve de déterminer le point de départ, sur la ligne de Milan à Plaisance, de l'embranchement de Pavie, ainsi que le point à choisir et les travaux à exécuter pour le passage du Tessin et le raccordement avec la ligne de Gênes.

Art. 4.

Pour les lignes énumérées à l'article 1er, et qui ne sont pas encore achevées, les délais d'exécution demeurent fixés de la manière suivante:

La ligne de Milan à Plaisance, le 1er Janvier 1862, jusqu'au point où commenceront les travaux à exécuter pour la traversée du Pô, et le 1er Janvier 1863, jusqu'à la station de Plaisance;

Celle de Milan à Pavie jusqu'au Gravellone, le 1er Juillet 1862;

Celle de Rho à Sesto-Calende, le 1er Janvier 1861, pour la section de Rho à Gallarate, et, le 1er Juillet

dell'opportunità di tale costruzione; e, qualora esso la imponesse, dovrà la stessa venir compiuta entro due anni dal giorno della notificazione di questa risoluzione alla Società.

Art. 3.

Il Governo si riserva la facoltà di determinare il punto della linea da Milano a Piacenza, dal quale deve staccarsi la diramazione di Pavia, nonchè il punto da scegliersi ed i lavori da eseguirsi pel passaggio del Ticino e pella congiunzione colla linea di Genova.

Art. 4.

Per le linee enumerate nell'articolo 1 e non peranco terminate, i periodi assegnati all'esecuzione rimangono stabiliti come segue:

La linea da Milano a Piacenza dovrà essere compiuta il 1.° Gennajo 1862 fino al punto in cui incomincieranno i lavori per la traversata del fiume Po, ed il 1.° Gennajo 1863 fino alla stazione di Piacenza;

Quella da Milano a Pavia fino al Gravellone, il 1.° Luglio 1862;

Quella da Rho a Sesto Calende, il 1.° Gennajo 1861 per la sezione da Rho a Gallarate, e, pel prolun-

1862, pour le prolongement jusqu'au lac Majeur;

Celle de Bergame à Lecco, le 1er Juillet 1862;

Celle de Tréviglio à Crémone, le 1er Novembre 1862;

Celle de Bologne à Pistoie, le 1er Juillet 1861, pour la section de Bologne à Vergato, et, le 1er Janvier 1863, pour celle de Vergato à Pistoie;

Enfin celle de Bologne par Ferrare à Ponte-Lagoscuro, le 1er Janvier 1862.

Le pont sur le Pô de cette dernière ligne devra être achevé dans le délai de trois ans, à partir de l'époque où la Compagnie aura reçu l'ordre de le construire.

Art. 5.

Avant de commencer les travaux de chaque ligne, la Compagnie devra soumettre au Gouvernement un project comprenant le plan et le profil du chemin, les plans, coupes et élévations des stations, des gares, des constructions principales et des ponts ayant au moins 10 mètres d'ouverture. Pour les ouvrages d'une moindre importance, elle pourra se borner

gamento fino al lago Maggiore, il 1.° Luglio 1862;

Quella da Bergamo a Lecco, il 1.° Luglio 1862;

Quella da Treviglio a Cremona, il 1.° Novembre 1862;

Quella da Bologna a Pistoja, il 1.° Luglio 1861 per la sezione da Bologna a Vergato, ed il 1.° Gennajo 1863 per quella da Vergato a Pistoja;

Finalmente quella da Bologna per Ferrara a Ponte Lagoscuro, il 1.° Gennajo 1862.

Il ponto sul Po di quest'ultima linea dovrà essere ultimato nel termine di tre anni, a partire dall'epoca in cui la Compagnia avrà ricevuto l'ordine di costruirlo.

Art. 5.

Prima d'incominciare i lavori per ciascheduna linea, la Società dovrà assoggettare all'approvazione del Governo un progetto comprendente il piano ed il profilo della strada, le piante, gli spaccati e le elevazioni delle stazioni, degli scali-merci, degli edifizii principali e dei ponti che hanno almeno 10 metri di luce. Quanto alle opere di minor impor-

à fournir les types d'après lesquels ils devront être exécutés.

Ce projet sera accompagné d'un devis détaillé et d'un mémoire descriptif et justificatif.

La Compagnie devra présenter les projets assez à temps pour qu'ils puissent être examinés et approuvés, sans qu'il en résulte aucun retard dans l'exécution des travaux.

Art. 6.

Sur toutes les lignes constituant le réseau de la Lombardie et de l'Italie centrale, les terrassements et les ouvrages d'art devront, si le Gouvernement l'exige, être exécutés pour deux voies.

Toutefois, la pose de la seconde voie ne sera obligatoire que sur les sections où le produit brut excéderait 30,000 livres italiennes par kilomètre, à l'exception de la ligne de Plaisance à Bologne, sur laquelle la seconde voie devra être posée quand le produit brut s'élèvera à 24,000 livres italiennes par kilomètre.

Sur les lignes de Rho à Sesto-Calende, de Tréviglio à Crémone, et de Bergame à Lecco, les travaux ne seront exécutés que pour une

tanza, la Società potrà limitarsi alla presentazione dei tipi in base ai quali debbono essere eseguite. Il progetto sarà corredato di una particolareggiata perizia e di una memoria descrittiva e spiegativa.

Sarà cura della Compagnia di presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione.

Art. 6.

In tutte le linee costituenti la rete della Lombardia e quella dell' Italia Centrale, i terrapieni ed i manufatti dovranno, a richiesta del Governo, essere eseguiti per due binarii.

Però il collocamento del secondo binario non sarà obbligatorio se non sui tronchi i quali somministreranno un introito lordo superiore a lire italiane 30,000 per ogni chilometro, ad eccezione della linea Piacenza e Bologna, sulla quale dovrà collocarsi il secondo binario quando l'introito lordo arrivi a L. 24,000 per chilometro.

Sulle linee da Rho a Sesto Calende, da Treviglio a Cremona e da Bergamo a Lecco, i lavori verranno

voie, l'obligation d'acheter les terrains pour deux voies étant néanmoins maintenue.

Le passage des Apennins sur la ligne de Bologne à Pistoie s'effectuera avec une seule voie, et les acquisitions de terrains pourront, par conséquent, être limitées à la largeur nécessaire pour la pose de cette voie unique, excepté dans les sections où le Gouvernement reconnaîtrait que la régularité et la sécurité du service exigent que l'on pose une seconde voie.

La question de savoir si le pont sur le Pô, près de Ferrare, sera construit à double ou à simple voie est remise à l'époque de l'approbation du projet de ce pont.

Art. 7.

Le pont sur le Pô, près de Plaisance, sera construit en maçonnerie, en fer, ou en fonte, suivant le projet qui sera approuvé par le Gouvernement.

Les frais de construction, non compris ceux pour l'établissement de la voie, seront pour moitié à la charge de l'État, qui remboursera cette moitié à la Compagnie par paiements trimestriels au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

eseguiti per un solo binario, restando fermo, per la Società, l' obbligo di comperare i terreni per due binarii.

Il passo degli Apennini da Bologna a Pistoja sarà eseguito per un solo binario, e gli acquisti dei terreni potranno quindi essere limitati alla larghezza necessaria per il collocamento del detto unico binario, tranne su quei tronchi nei quali il Governo, per la regolarità e sicurezza del servizio, ravvisasse il bisogno di collocare un secondo binario.

Quanto al ponte sul Po presso Ferrara, la determinazione della costruzione a doppio ovvero a semplice binario sarà rimessa all'approvazione del progetto.

Art. 7.

Il ponte sul Po presso Piacenza si costruirà in pietra, in ferro od in ghisa, a norma del progetto che il Governo avrà approvato.

Le spese di costruzione, esclusa quelle relative all' armamento della via, saranno per metà a carico dello Stato, il quale rimborserà la detta metà alla Società mediante pagamenti trimestrali che verranno eseguiti a misura del progresso dei lavori.

Le Ministère des Travaux publics réglera le mode suivant lequel la Compagnie devra justifier des dépenses faites pour cette construction.

Art. 8.

Pour tout ce qui est relatif aux conditions techniques de construction des chemins de fer concédés, tant sur le territoire lombard, que sur celui de l'Italie centrale, la Compagnie sera tenue de se conformer, en tant qu'il n'y est pas dérogé par le présent Cahier des charges, aux dispositions contenues dans la loi du 20 Novembre 1859, ainsi qu'aux dispositions ci-après:

a) Le rayon des courbes ne pourra jamais être inférieur à 500 mètres, sauf dans la traversée de l'Apennin, où un rayon de 300 mètres sera admis;

b) Le maximum de l'inclinaison des pentes est fixé à 5 millimètres par mètre, en plaine, et à 25 millimètres par mètre, dans les terrains montagneux;

c) Toutes les lignes seront garnies de bornes kilométriques;

d) Le bois ne sera pas admis dans la construction des ponts, quelle qu'en soit l'ouverture;

e) Les stations devront être pour-

Il Ministero dei Lavori pubblici regolerà il sistema in base al quale la Società dovrà render ragione delle spese richieste dalla costruzione suddetta.

Art. 8.

Per tutto ciò che si riferisce alle condizioni tecniche di costruzione delle strade concesse sia sul territorio lombardo, sia su quello dell'Italia Centrale, ed in quanto non risulti altrimenti determinato dal presente Capitolato, dovrà la Compagnia attenersi a tutte le disposizioni contenute nella legge 20 Novembre 1859, non che alle seguenti, cioè:

a) Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di 500 metri, salvo nella traversata dell' Apennino, nella quale sarà tollerato un raggio di 300 metri;

b) Che le pendenze non sorpassino i limiti massimi del 5 per 1000 in pianura e del 25 per 1000 nelle località montuose;

c) Che tutte le strade sieno munite di colonne chilometriche;

d) Che sia escluso il legname nella costruzione dei ponti di qualsiasi luce;

e) Che le stazioni abbiano i lo-

vues des locaux nécessaires aux services douanier, sanitaire, et de police.

Art. 9.

La garantie fixée par l'article 2 de la Convention sera réglée de la manière indiquée dans les deux articles ci-après.

Art. 10.

Pour le réseau Lombard, la garantie de 5 1/5 0/0 s'applique à toutes les lignes mentionnées à l'article 1er, paragraphe *A*, du présent Cahier des charges.

Elle portera sur tout le capital nécessaire et réellement déboursé:

1° Pour l'acquisition des lignes cédées à la Compagnie par le Gouvernement Autrichien;

2° Pour la construction des autres lignes destinées à compléter le réseau concédé, mentionné dans le susdit article 1er, paragraphe *A*;

3° Pour l'achèvement et la mise en exploitation des susdites lignes, ainsi que pour leur approvisionnement en matériel fixe et roulant pendant les trois premières années de l'exploitation, cette période de trois ans étant comptée à partir de l'ouverture complète de chaque ligne.

Il est expressément entendu que les frais d'entretien des lignes exploitées

cali necessarj per i servizj doganali, sanitarj e di polizia.

Art. 9.

La guarentigia stipulata dall'articolo 2 della Convenzione sarà regolata a norma di quanto è prescritto nei due articoli seguenti.

Art. 10

Per la rete Lombarda la guarentigia di 5 1/5 per 100 sarà applicata a tutte le linee menzionate nell'art. 1, § *A*, del presente Capitolato.

Essa si estenderà a tutto il capitale necessario e realmente sborsato:

1.° Per l'acquisto delle linee cedute alla Società dal Governo austriaco;

2.° Per la costruzione delle altre linee destinate a completare la rete concessa, di cui nel succitato art. 1, § *A*;

3.° Per compire e mettere in esercizio le suddette linee, non che per provvederle del materiale fisso e mobile nei primi tre anni d'esercizio, a partire dal giorno della completa apertura di ciascuna linea.

Resta espressamente convenuto che le spese di manutenzione delle

ne sont pas compris dans les dépenses énoncées au présent paragraphe.

4º Pour servir les intérêts à 5 0/0 du capital de construction et pourvoir aux frais généraux d'administration jusqu'à ce que la totalité du réseau Lombard, détaillé à l'article 1er, soit ouverte à l'exploitation.

Le montant des frais d'administration sera réparti entre les lignes en construction et les lignes en exploitation, proportionnellement à la longueur des unes et des autres.

Les intérêts du capital employé à la construction de chaque ligne seront couverts avec les recettes de l'exploitation partielle ou totale de la même ligne, en tant que ces recettes seront suffisantes.

Art. 11.

En ce qui concerne le réseau de l'Italie centrale, la garantie d'un revenu net de 14,000 Livres italiennes par kilomètre s'appliquera à toute section du tracé en plaine qui sera ouverte à l'exploitation avant l'achèvement de la ligne principale.

Lorsque cette ligne principale, s'étendant de Plaisance à Pistoie par Bologne, sera achevée et mise en

linee in esercizio non sono comprese fra quelle enunciate nel presente paragrafo;

4.º Per corrispondere gli interessi del 5 per 0/0 del capitale di costruzione e provvedere alle spese generali d'amministrazione, fino a tanto che tutta l'intiera rete Lombarda contemplata nell'art. 1 sia posta in esercizio.

L'ammontare delle spese di amministrazione verrà suddiviso fra le linee in costruzione e quelle in esercizio, proporzionalmente alla lunghezza delle une e delle altre.

Gli interessi del capitale versato per la costruzione di ciascheduna linea saranno coperti mediante gli introiti dell'esercizio parziale o totale della stessa linea, in quanto siano sufficienti.

Art. 11.

Per quanto concerne la rete dell'Italia Centrale, la guarentigia d'una rendita netta di Lire italiane 14,000 al chilometro verrà applicata ad ogni seziono del tracciato in pianura che sia aperta all'esercizio prima del compimento della linea principale.

Quando questa linea principale da Piacenza a Pistoja per Bologna sarà compiuta e messa in esercizio, la

exploitation, la garantie de six millions et demi de Livres italiennes sera appliquée dans le rapport du nombre de kilomètres réellement exploités avec le nombre des kilomètres que devrait comprendre le réseau complet, tel qu'il a été décrit à l'article 1[er], paragraphe *B*.

Lorsque le réseau sera achevé, sauf le pont sur le Pô près de Ponte-Lagoscuro, il sera fait, dans l'application de la garantie une déduction proportionnelle au coût dudit pont, coût qui sera réglé à dire d'experts.

Si, par suite d'un événement quelconque, ou par cas de force majeure, l'exploitation du chemin de fer se trouvait interrompue, et que, par la négligence de la Compagnie, cette interruption se prolongeât au-delà du temps nécessaire pour y remédier, l'application de la garantie serait également suspendue.

Art. 12.

Les sommes que l'État aurait éventuellement payées à la Compagnie, en vertu de la garantie mentionnée aux articles 9, 10 et 11 ci-dessus, constitueront une anticipation qui portera un intérêt annuel de 4 0/0.

Cette anticipation sera remboursée, pour le réseau Lombard, au mo-

guarentigia di sei milioni e mezzo di Lire italiane verrà applicata nel rapporto del numero dei chilometri realmente esercitati a quello dei chilometri dell'intiera rete descritta all'articolo 1, § *B*.

La rete essendo compiuta, salvo il ponte sul Po presso Ponte Lagoscuro, nell'applicare la guarentigia si farà una deduzione proporzionale al costo di detto ponte, da fissarsi col mezzo di perizia.

Qualora, in conseguenza d'un avvenimento qualunque o per un caso di forza maggiore, l'esercizio della ferrovia avesse a trovarsi interrotto, e quest'interruzione, per negligenza della Società, avesse a protrarsi più di quanto è necessario per porvi riparo, sarà del pari sospesa proporzionalmente la guarentigia.

Art. 12.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla Società in forza della guarentigia stabilita nei tre precedenti articoli 9, 10 ed 11 costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per 0/0.

Quest'anticipazione verrà rifusa per la rete Lombarda coll'eccedenza

yen de l'excédant du produit net sur l'annuité de 5 1/5 0/0 garantie, et, pour le réseau de l'Italie centrale, par l'excédant du produit net sur la somme garantie conformément à l'article 11.

Dans l'un et l'autre cas, les excédants seront appliqués d'abord à l'extinction des intérêts, et ensuite à celle du capital.

Art. 13.

La garantie stipulée par les articles qui précèdent ne sera applicable qu'après approbation par le Gouvernement des comptes de la Compagnie.

La Compagnie sera, en conséquence, tenue de lui présenter, à la fin de chaque année, les comptes de l'exploitation, ainsi que ceux des approvisionnements de matériel; ceux de la construction de chaque ligne, deux ans après qu'elle aura été mise en exploitation, et les comptes des lignes achevées et actuellement exploitées dans un délai d'un an, à dater de l'approbation du présent Cahier des charges.

Art. 14.

Le gouvernement se réserve le droit de surveillance et de contrôle

dell'introito netto sull'annualità guarentita del 5 e 1/5 per 0/0, e per la rete dell'Italia Centrale coll'eccedenza dell'introito netto sulla somma guarentita in forza dell'art. 11.

In ambedue i casi le eccedenze verranno applicate all' estinzione, prima degli interessi, poscia del capitale.

Art. 13.

La guarentigia stipulata nei precedenti articoli non potrà essere applicata, se prima i conti della Compagnia non saranno stati approvati dal Governo.

Essa avrà pertanto l' obbligo di presentare i conti dell' esercizio e degli approvvigionamenti di materiale alla fine di ciascun anno; quelli relativi alla costruzione delle singole linee due anni dopo che esse saranno state messe in esercizio, ed i conti delle linee compite ed attualmente esercite entro un anno dall' approvazione del presente Capitolato.

Art. 14.

Il Governo si riserva il diritto di sorvegliare e controllare nel modo

le plus étendu sur la gestion de la Compagnie; celle-ci, sur simple requête du Gouvernement, sera tenue de lui fournir tous les éclaircissements et toutes les communications qu'il jugera nécessaires pour cet objet, et spécialement les budgets de l'administration et de l'exploitation.

Le Gouvernement aura, en outre, le droit de se faire représenter aux Assemblées générales.

Il pourra nommer un ou plusieurs Commissaires spécialement chargés de cette surveillance.

En cas de désaccord entre ces Commissaires et la Compagnie, le Ministre des Travaux publics prononcera, sauf recours, s'il y a lieu, à l'arbitrage désigné à l'article 50.

Art. 15.

Pour procéder à la distinction de garantie prescrite par le premier paragraphe de l'article 2 de la Convention, il sera nommé, dans le délai de trois mois à partir de l'approbation de ladite Convention, une Commission mixte chargée de déterminer le capital dépensé sur les lignes du réseau Lombard construites et livrées à l'exploitation à la date du 31 Décembre 1859.

più lato la gestione della Società, la quale, a semplice di lui richiesta, avrà l'obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti o tutte le comunicazioni che egli crederà opportune, e specialmente il preventivo dell'amministrazione e dell'esercizio.

Il Governo avrà il diritto altresì di farsi rappresentare alle Assemblee generali.

Esso potrà nominare uno o più Commissarj incaricati di questa sorveglianza.

In caso di discrepanza fra questi Commissarj e la Società, il Ministro dei Lavori pubblici sarà chiamato a decidere, salvo il ricorrere, ove del caso, agli arbitri di cui nell'articolo 50.

Art. 15.

Per addivenire alla separazione della guarentigia, prescritta dal primo paragrafo dell'articolo 2 della Convenzione, sarà nominata, nel termine di tre mesi dalla data della medesima, una Commissione mista incaricata di determinare il capitale sborsato per le linee della rete Lombarda costruite ed esercitate il 31 Dicembre 1859.

Cette évaluation comprendra les dépenses de construction, d'achat de matériel, et tous les autres frais faits pour la mise en exploitation desdites lignes. Quant au prix payé et à payer par la Compagnie au Gouvernement Autrichien, pour l'acquisition des lignes qu'il a cédées par la Convention du 14 Mars 1856, il sera réparti entre le réseau Lombard et le réseau Vénitien, en raison de la longueur des lignes qui, dans chacun de ces réseaux, étaient exploitées à cette date.

Art. 16.

Les frais de surveillance et de réception des travaux et ceux du contrôle de l'exploitation seront supportés par la Compagnie.

Ils comprendront le traitement des Inspecteurs ou Commissaires que le Gouvernement nommera pour cet objet, ainsi que du personnel subalterne qui leur sera attaché.

Afin de pourvoir à ces frais, ainsi qu'à ceux de la surveillance spéciale mentionnée à l'article 14, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la Caisse du Trésor public une somme de 60 Livres italiennes par chaque kilomètre de chemin en construction ou en exploitation.

Codesta determinazione comprenderà le spese di costruzione e di acquisto del materiale, non che tutte le altre spese fatte per mettere in esercizio le dette linee. Quanto al prezzo corrisposto e da corrispondersi dalla Società al Governo austriaco per l'acquisto delle linee da questo cedute colla Convenzione 14 Marzo 1856, esso sarà ripartito fra la rete Lombarda e la rete Veneta, nel rapporto delle lunghezze delle linee che in ciascuna di esse si trovavano allora in esercizio.

Art. 16.

Le spese pella sorveglianza e pel collaudo dei lavori, del pari che quelle del controllo dell' esercizio saranno sostenute dalla Società.

Esse comprenderanno gli emolumenti degli Ispettori o dei Commissarj a tal uopo nominati dal Governo, non meno che quelli del personale subalterno addetto ai medesimi.

Per provvedere a queste spese, del pari che a quelle della sorveglianza speciale di cui fa menzione l'articolo 14, la Società dovrà versare ogni anno al pubblico tesoro la somma di Lire italiane 60 per ciascun chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Art. 17. [1]

La Compagnie aura la préférence pour les lignes dont l'établissement en Lombardie ou dans l'Italie centrale serait soumissionné par des tiers, soit comme continuation, soit comme embranchement des lignes qui lui sont concédées, à la charge par elle d'accepter les conditions qui auraient été proposées par les soumissionnaires, dans un délai de quatre mois après qu'elles lui auront été communiquées.

Art. 18.

Dans le cas où le Gouvernement aurait résolu d'exécuter ou de mettre en exploitation des lignes nouvelles en Lombardie, il sera tenu d'en offrir la concession à la Compagnie, et il ne pourra passer outre à la construction ou à la concession de ces lignes qu'autant que la Compagnie aurait laissé passer un délai de quatre mois sans accepter formellement la concession qui lui aurait été offerte.

Art. 19.

Le privilège dont il est question

(1) Pour les lignes nouvelles, parallèles, transversales, embranchements, etc. voir l'article 5 de l'annexe 2 de la Convention du 4 Janvier 1869. — Document 29, page 478 du présent recueil.

Art. 17. [1]

La Società godrà del diritto di prelazione per le linee che in Lombardia o nell'Italia Centrale venissero chieste da terzi, sia come prolungamenti, sia come diramazioni delle linee alla medesima concesse, qualora dal canto suo essa accetti le condizioni proposte dagli altri offerenti entro quattro mesi dal giorno in cui queste le saranno state notificate.

Art. 18.

Qualora il Governo decidesse di costruire o di mettere in esercizio nuove linee in Lombardia, avrà l'obbligo di offrirne la concessione alla Società; nè potrà procedere alla costruzione od alla concessione delle dette linee se non nel caso in cui la Società avrà lasciato trascorrere il termine di quattro mesi senza accettare formalmente l'offertale concessione.

Art. 19.

Il diritto di preferenza menzionato

(1) Per le strade nuove, parallele, traversali, diramazioni, ecc. vedi l'articolo 5 dell'allegato 2 alla Convenzione 4 Gennaio 1869. — Documento 29, pagina 478 della presente raccolta.

aux articles 17 et 18 aura la durée fixée pour la concession.

Il est, en outre, stipulé qu'aucune ligne nouvelle ayant pour objet de relier entre eux, par une autre voie, des points déjà desservis par la ligne du réseau concédé, ne pourra être concédée ni établie dans l'Italie centrale.

Une semblable ligne ne pourra être concédée ou établie en Lombardie qu'autant que cette voie nouvelle toucherait à des points intermédiaires placés en dehors des lignes concédées, et qui seraient considérés par le Gouvernement comme ayant une grande importance stratégique, politique ou commerciale.

La Compagnie pourra, moyennant l'approbation du Gouvernement, réunir à son entreprise, soit partiellement soit en totalité, d'autres chemins de fer.

Art. 20.

Dans le cas où la Compagnie n'accepterait pas une concession qui lui aurait été proposée, en vertu des articles précédents, elle devra s'entendre avec le Gouvernement pour régler, d'un commun accord, et dans l'intérêt général, les conditions du service dans les localités

negli articoli 17 e 18 avrà una durata eguale a quella prefissa per la concessione.

È inoltre stipulato che non potrà esser concessa nè costrutta nell'Italia Centrale alcuna nuova linea tendente a riunire direttamente fra loro, per altra via, punti appartenenti alle linee ivi concesse.

Niuna linea analoga potrà venir concessa o costruita in Lombardia, a meno che la nuova strada tocchi punti intermedj, situati fuori delle linee concesse, ai quali il Governo attribuisca una particolare importanza strategica, politica o commerciale.

La Società potrà, coll'approvazione del Governo, congiungere alle sue linee altre strade ferrate, sia in tutto, sia in parte.

Art. 20.

Qualora la Società non accettasse una concessione che le fosse stata proposta in virtù degli articoli precedenti, essa dovrà intendersi col Governo per regolare d' accordo e nell'interesse generale le condizioni del servizio nei luoghi dai quali si staccheranno una o più linee appar-

qui serviraient de point de départ à une ou plusieurs lignes appartenant à des Sociétés différentes, et spécialement dans les stations destinées à être d'un commun usage.

Art. 21.

Dans le délai de trois mois, à dater de l'approbation de la présente Convention, la Compagnie présentera au Gouvernement un état des Actions et Obligations émises jusqu'à ce jour, avec l'indication du prix d'émission. Elle ne pourra procéder à de nouvelles émissions d'Actions ou d'Obligations qu'après avoir obtenu l'approbation du Gouvernement.

Les produits des chemins de fer et la garantie de l'État seront attribués, par privilège de priorité, au service des Obligations, intérêts et amortissement.

Art. 22.

Le capital du chemin de fer de l'Italie centrale sera représenté par des séries spéciales d'Obligations, dont l'émission sera limitée de façon à ce que le montant des intérêts et amortissements ne surpasse jamais l'annuité garantie conformément à l'article 11 du Cahier des charges.

tenenti a Società diverse, e segnatamente nelle stazioni destinate ad essere usate in comune.

Art. 21.

Entro il termine di tre mesi dalla data della legge d'approvazione della presente Convenzione, la Società presenterà al Governo un elenco delle Azioni e delle Obbligazioni emesse finora, coll'indicazione del prezzo di emissione. Essa non potrà procedere a nuove emissioni di Azioni e di Obbligazioni senza averne prima ottenuta l'approvazione del Governo.

Gli introiti delle ferrovie e la guarentigia dello Stato verranno attribuiti, per ordine di priorità, al pagamento degli interessi ed all'ammortizzazione delle Obbligazioni.

Art. 22.

Il capitale della Strada Ferrata dell'Italia Centrale sarà rappresentato da serie speciali di Obbligazioni, la cui emissione verrà limitata per modo che l'importo degli interessi e dell'ammortizzazione non oltrepassi la somma annua guarentita in conformità dell'articolo 11 del presente Capitolato.

Art. 23.

Après l'accomplissement des prescriptions portées aux deux articles précédents, les Actions et Obligations de la Compagnie jouiront des garanties, privilèges et facilités accordés aux titres des Sociétés nationales.

Art. 24.

En raison de la différence des garanties accordées au réseau Lombard et à celui de l'Italie centrale, la comptabilité des deux réseaux devra être tenue séparément, de telle sorte qu'en tout temps et en toute occasion, les frais de construction et d'exploitation du chemin de fer de l'Italie centrale puissent être distingués de ceux qui se rapportent aux chemins Lombards.

Art. 25.

La Compagnie est autorisée à créer des établissements, ateliers, forges et usines, à maintenir en activité ceux qu'elle possède dejà, à acquérir et à exploiter des mines de houille et de lignite, des tourbières, des bois ou forêts, en se conformant aux lois et règlements intervenus et à intervenir, et sous la réserve expresse que les dispositions des articles 26, 27 et 28 ne seront point applicables à ces

Art. 23.

Adempite le prescrizioni contenute nei due precedenti articoli, le Azioni e le Obbligazioni della Società godranno delle guarentigie, dei privilegi e delle agevolezze accordate ai titoli delle Società nazionali.

Art. 24.

Stante la differenza fra la guarentigia accordata alla rete Lombarda e quella stabilita per la rete dell'Italia Centrale, si dovrà tener separata la contabilità di ciascuna delle due reti, per modo che, in ogni momento e per ogni evenienza, le spese di costruzione e di esercizio della ferrovia dell'Italia Centrale possano venir distinte da quelle che si riferiscono alle ferrovie Lombarde.

Art. 25.

La Società è autorizzata a creare stabilimenti, officine e fucine, a conservare in attività quelle che già possiede, ad acquistare ed esercire miniere di carbon fossile o di lignite, depositi di torba, boschi e selve, uniformandosi per ciò alle leggi ed ai regolamenti tanto emanati quanto da emanarsi, e con espressa riserva che le disposizioni contenute negli articoli 26, 27 e 28 non debbano ritenersi applicabili alle varie indu-

différentes industries, et que la garantie de l'État ne s'étendra pas aux résultats économiques de l'exploitation de ces établissements.

strie ora accennate, e che la garanzia del Governo non si estenda ai risultati economici dell'esercizio di questi stabilimenti.

Art. 26.

La Compagnie aura, pendant la période fixée pour la construction et l'achèvement des lignes indiquées à l'article 1[er] du présent Cahier des charges, la faculté d'introduire, avec réduction de moitié sur les droits de douane, s'il s'agit des chemins Lombards, et avec exemption totale de ces droits, s'il s'agit du chemin de l'Italie centrale, tous les objets qui, d'après l'attestation écrite des Commissaires du Gouvernement, seraient destinés soit pour la construction, soit pour la mise en exploitation des lignes concédées, y compris les approvisionnements pour une durée de trois mois en sus.

Art. 26.

Durante il periodo di tempo assegnato per l'esecuzione e per il compimento delle linee enumerate all'articolo 1.° del presente Capitolato, la Società avrà il diritto di importare, colla diminuzione di una metà delle tasse doganali per le strade Lombarde, e colla esenzione completa da queste tasse per le ferrovie dell'Italia Centrale, tutti gli oggetti destinati alla costruzione ed all'esercizio delle linee concesse, compresi gli approvigionamenti per i primi tre mesi di esercizio, purchè la destinazione suddetta sia constatata mediante certificato in iscritto dal Commissario governativo.

Art. 27.

Jusqu'à la fin de l'année 1868 pour les chemins Lombards, et pendant toute la durée de la concession, pour celui de l'Italie centrale, la Compagnie sera affranchie de l'impôt sur le revenu, et n'aura à payer que l'impôt foncier. Ce dernier impôt sera établi sur les terrains et

Art. 27.

Fino al termine del 1868, per le ferrovie Lombarde, e durante tutto il corso della concessione, per quelle dell'Italia Centrale, la Società andrà esente dall'imposta sulla rendita e non avrà a pagare che l'imposta fondiaria. Quest'ultima sarà valutata, pei terreni e pei fabbricati acquistati,

bâtiments achetés par la Compagnie, d'après les cotes aux rôles officiels, au moment où elle en a fait l'acquisition.

La Compagnie continuera néanmoins à payer l'impôt territorial dans la proportion du chiffre pour lequel les terrains et les bâtiments acquis pour la ligne figuraient au cadastre de l'époque de l'acquisition.

Art. 28.

Tout acte ou contrat passé par la Compagnie et relatif exclusivement à la construction des lignes concédées sera passible du droit fixe d'une Livre italienne, et sera affranchi de tout autre droit proportionnel d'enregistrement.

Art. 29.

La Compagnie jouira de la franchise pour le transport sur ses lignes des lettres et paquets concernant uniquement l'administration et l'exploitation des chemins de fer dont elle est concessionnaire.

Art. 30.

La Compagnie est autorisée à percevoir, tant sur le réseau Lombard que sur celui de l'Italie centrale, les tarifs qui lui ont été accordés,

in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto.

Essa continuerà però a pagare l'imposta territoriale sulla cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano sui pubblici catasti all'epoca dell'acquisto.

Art. 28.

Tutti i contratti ed atti quali siansi che la Società stipulerà, relativamente ed esclusivamente alla costruzione delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso d'una Lira italiana ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

Art. 29.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie concessele.

Art. 30.

La Società è autorizzata a percepire, tanto sulla rete Lombarda quanto su quella dell'Italia Centrale, le tariffe che le furono concesse e

et qui sont déterminés au tableau annexé au présent Cahier des charges.

Toutefois, il est expressément déclaré que ces tarifs seront considérés uniquement comme provisoires, et ne seront appliqués que jusqu'à l'époque de la jonction des lignes de Milan à Plaisance avec celles de Gênes et de l'Italie centrale.

Les tarifs définitifs seront l'objet de conventions ultérieures entre le Gouvernement et la Compagnie, et il sera alors adopté, relativement à ces tarifs, un système uniforme.

Art. 31.

Tant que la ligne directe de Tréviglio à Coccaglio ne sera pas terminée et ouverte au public, la Compagnie ne pourra percevoir, tant pour le transport des marchandises expédiées de Milan à Brescia ou au delà, que pour le transport de celles qui seraient expédiées de Brescia ou en deçà sur Milan, un prix supérieur à celui auquel elle aurait droit si ce transport s'effectuait par la ligne directe entre les stations de Tréviglio et de Coccaglio, ligne dont la longueur serait de 32 kilomètres.

Art. 32.

En cas de cherté extraordinaire

risultanti dal quadro annesso al presente Capitolato.

È però espressamente dichiarato che queste tariffe s'intenderanno unicamente applicate in via provvisoria, ed al più tardi fino all'epoca della congiunzione delle strade ferrate da Milano a Pavia e da Milano a Piacenza, con quelle di Genova e dell'Italia Centrale.

Le tariffe definitive formeranno oggetto di ulteriori accordi fra il Governo e la Società allo scopo di adottare riguardo ad esse un sistema uniforme.

Art. 31.

Finchè la linea diretta fra Treviglio e Coccaglio non sarà compinta ed aperta al Pubblico, la Società non potrà percepire, tanto pel trasporto delle merci procedenti da Milano a Brescia ed oltre, quanto pel trasporto di quelle procedenti da Brescia a Milano ed oltre, una tassa superiore a quella cui avrebbe diritto se questo trasporto si effettuasse per mezzo della linea diretta fra le Stazioni di Treviglio e di Coccaglio, valutata della lunghezza di 32 chilometri.

Art. 32.

In caso di straordinaria carestia

des vivres, le Gouvernement aura le droit de réduire les taxes de transport des denrées alimentaires jusqu'à la moitié du maximum fixé par les tarifs.

Art. 33.

Les transports militaires devront être effectués à des prix réduits, savoir:

Pour les militaires en corps ou isolés, mais munis de feuilles de route, le tiers; pour les chevaux, bagages, effets militaires et matériel de guerre, la moitié des prix fixés par les tarifs.

Les objets appartenants au matériel de guerre qui ne seraient pas expressément dénommés dans la classification des marchandises, seront assimilés aux marchandises de deuxième classe pour les transports à petite vitesse.

Art. 34.

Les détenus et agents de la force publique qui les accompagnent seront transportés pour la moitié du prix du tarif des voitures de troisième classe.

Les détenus seront placés dans un compartiment séparé, lorsqu'ils ne seront pas enfermés dans des voitures cellulaires.

di viveri, il Governo avrà il diritto di imporre una riduzione sulla tassa di trasporto delle derrate alimentari, fino alla metà del massimo portato dalla tariffa.

Art. 33.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè: pei militari in corpo o staccati, ma provvisti di foglio di via, al *terzo;* per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra, alla *metà* delle tasse portate dalla tariffa.

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiati alle merci di seconda classe nei trasporti a piccola velocità.

Art. 34.

I detenuti, non che gli agenti della forza pubblica che li scortano, verranno trasportati per una metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe.

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale, quando non sieno rinchiusi in carrozze cellulari.

Lorsqu'au contraire l'Administration emploiera pour leur transport des voitures ou wagons cellulaires, elle n'aura pas à payer de taxe supplémentaire pour ces voitures ou wagons.

Ove poi l'Amministrazione facesse uso per trasportarli di siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

Art. 35.

Les fonctionnaires publics chargés de la surveillance de l'exploitation des chemins de fer ou du contrôle des opérations de la Compagnie, seront transportés en franchise ainsi que leurs bagages.

Art. 35.

I pubblici funzionarj incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie o di controllare le operazioni della Società, verranno trasportati gratuitamente, del pari che i loro bagagli.

Art. 36.

La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement dans les convois de voyageurs et dans les convois mixtes le transport des lettres, des dépêches, des paquets de service, ainsi que celui des employés de service et le transport des lettres même dans les convois à grande vitesse.

Les wagons-poste ambulants seront fournis par l'Administration des postes et entretenus par elle.

Dans le cas où l'Administration n'emploierait pas de wagons-poste spécialement destinés à son service dans les convois ordinaires et mixtes, la Compagnie sera obligée de mettre à sa disposition un wagon entier à quatre roues.

Art. 36.

La Società si obbliga ad eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degli impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri.

I carri ambulanti postali saranno somministrati dall' Amministrazione delle Poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'Amministrazione non impiegasse carri specialmente destinati al servizio postale nei convogli ordinarj e misti, la Società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Chaque fois que le service de la Poste exigera l'usage d'un véhicule d'une capacité plus grande que celle du wagon-poste, l'État aura à payer à la Compagnie, une indemnité de 0,15 centimes de livre italienne par kilomètre et par wagon supplémentaire.

La Compagnie sera tenue de se charger des envois faits par l'Administration des postes et qui ne seraient pas accompagnés par un employé, ainsi que de la surveillance des wagons de la Poste.

Des bureaux seront mis gratuitement à la disposition de l'Administration des postes dans toutes les stations où se fait l'expédition des lettres.

Dans le cas où la Poste se réserverait le droit exclusif de transporter les petits articles de messagerie, elle devra payer à la Compagnie les deux tiers du prix du tarif.

Art. 37.

Toute manœuvre ayant pour objet de frustrer la Compagnie des prix dus pour les transports, toute tentative pour voyager en fraude dans les voitures de la Compagnie, toute fausse déclaration de nature ou de poids, groupement en un seul envoi d'articles appartenants à di-

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso d'un veicolo di maggior capacità d'un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla Società un compenso di 15 centesimi di lira italiana per ogni chilometro e per ogni carro supplettivo.

La Società si obbliga d'incaricarsi delle spedizioni fatte dall'Amministrazione delle Poste non accompagnate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere si porranno gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle Poste i locali per uso d'ufficio.

Qualora la Posta si riservasse il diritto esclusivo di trasportare i piccoli oggetti di messaggeria, essa pagherà alla Società due terzi delle tasse fissate dalla tariffa.

Art. 37.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute pei trasporti; ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare, senza pagare tutta o parte della tassa, nelle carrozze della Società; ogni falsa dichiarazione della qualità o del peso d'una merce; ogni agglo-

verses classes ou expédiés à différentes personnes, seront passibles d'un droit triple.

Cette disposition sera insérée dans les tarifs imprimés de la Société.

Art. 38.

Le Gouvernement se réserve le droit d'établir, sans indemnité de ce chef, des lignes télégraphiques le long des chemins de fer concédés à la Compagnie, et de se servir des poteaux des lignes télégraphiques de la Compagnie.

La Compagnie, de son côté, aura le droit d'établir, à ses frais, des lignes télégraphiques, ou de se servir des poteaux de l'État.

La Compagnie ne pourra transmettre d'autres dépêches que celles relatives au service de ces lignes, et elle sera, sous ce rapport, soumise à la surveillance du Gouvernement.

Art. 39.

La Compagnie devra faire surveiller gratuitement par ses propres agents les lignes télégraphiques établies ou à établir pour le compte de l'État, le long des chemins de fer.

Les agents chargés de cette sur-

merazione in una unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o diretti a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Società.

Art. 38.

Il Governo si riserva il diritto gratuito di stabilire le sue linee telegrafiche lungo le ferrovie concesse alla Società, ovvero di far uso dei pali delle linee telegrafiche della Compagnia.

La Società dal canto suo avrà diritto di stabilire a proprie spese delle linee telegrafiche, ovvero di far uso dei pali appartenenti allo Stato.

La Compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio delle sue strade, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 39.

La Società dovrà fare invigilare gratuitamente dai proprii agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilire per conto del Governo lungo le sue strade ferrate.

Gli agenti incaricati di questa

veillance devront dénoncer immédiatement à la station télégraphique la plus voisine, ou à l'Autorité compétente la plus rapprochée, tout dommage causé aux lignes télégraphiques.

Art. 40.

Pendant toute la durée de la concession, la Compagnie devra conserver en bon état d'entretien toutes les lignes concédées, et y maintenir un matériel roulant suffisant pour les besoins du service.

Elle devra, en outre, établir et maintenir en activité dans une ou plusieurs stations principales, des ateliers assez importants pour y faire exécuter les grandes réparations de tout son matériel roulant.

Art. 41.

La Compagnie choisira, autant que possible, son personnel parmi les habitants du royaume. Il ne pourra y avoir d'exception à cette règle que pour les emplois supérieurs ou pour ceux qui exigent des connaissances spéciales.

Pour les emplois du service actif, elle donnera, à conditions égales, la préférence aux militaires congédiés et munis de bons certificats. Un tiers

sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica od alla più vicina Autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Art. 10.

Finchè dura la concessione, la Società dovrà conservare in buono stato di manutenzione tutte le linee che le sono concesse e tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio.

Dovrà inoltre stabilire e conservare in attività, in una o più stazioni principali, le officine necessarie per provvedere con esse alle grandi riparazioni di tutto il suo materiale mobile.

Art. 41.

La Società, per quanto è possibile, sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non per gli impieghi superiori o per quelli che richieggono cognizioni speciali.

Quanto ai posti nel servizio attivo, essa accorderà la preferenza, a parità di condizioni, ai militari congedati e provveduti di buoni attestati. Un

au moins des emplois précités sera, dans tous les cas, réservé aux militaires libérés du service.

Art. 42.

Au 1er Janvier 1955, le Gouvernement reprendra possession et entrera immédiatement en jouissance de tous les chemins appartenants à la Compagnie sur le territoire Lombard et mentionnés à l'article 1er du présent Cahier des charges. Il en sera de même, au 1er Janvier 1949, pour le chemin de fer de l'Italie centrale.

Pour le réseau Lombard, la prise de possession gratuite s'étendra à toutes les dépendances du chemin de fer, meubles ou immeubles de quelque nature qu'elles soient, y compris les approvisionnements de tout genre.

Mais, en ce qui concerne le réseau de l'Italie centrale, le Gouvernement n'acquerra, à titre gratuit, que la propriété des immeubles; le matériel roulant, les outils et ustensiles, les approvisionnements de combustible, ou d'autres objets, lui seront remis contre paiement d'un prix qui sera réglé à l'amiable ou fixé à dire d'experts.

Les établissements créés ou ex-

terzo almeno dei suddetti posti dovrà in ogni caso essere riservato a questa classe di persone.

Art. 42.

Il 1.° Gennajo 1955 il Governo riprenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento di tutte le ferrovie appartenenti alla Società sul territorio Lombardo e menzionate nell'articolo 1.° del presente Capitolato. Lo stesso avverrà il 1.° Gennajo 1919 pelle provincie dell'Italia Centrale.

Quanto alla rete Lombarda, la presa di possesso gratuita si estenderà a tutte le dipendenze mobili ed immobili della strada ferrata, qualunque ne sia la natura, compresi gli approvvigionamenti d'ogni genere.

Ma, per quanto spetta alla rete dell'Italia Centrale, il Governo non acquisterà gratuitamente che la proprietà degli immobili; il materiale mobile, gli strumenti, gli utensili, gli approvigionamenti di combustibile ed altro gli saranno consegnati contro il pagamento del prezzo che si regolerà in via amichevole o che verrà fissato da periti.

Gli stabilimenti fondati ed eserciti

ploités en vertu de l'article 25 du présent Cahier des charges, tant en Lombardie que dans l'Italie centrale, demeureront la propriété de la Compagnie.

Art. 43.

Après l'année 1895, pour lesdits chemins Lombards, et l'année 1888, pour ceux de l'Italie centrale, le Gouvernement aura la faculté de racheter les chemins de fer moyennant le paiement d'une rente annuelle à servir par semestre jusqu'à l'expiration de l'année 1954, pour le réseau Lombard, et de l'année 1918, pour le réseau de l'Italie centrale.

Art. 44.

Pour régler le prix de ce rachat, on relèvera les produits nets et annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le Gouvernement aura notifié l'intention de racheter les chemins; on en déduira les produits nets des deux années les plus faibles, et on prendra la moyenne du produit des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant de l'annuité qui sera payée par semestre à la Compagnie pendant

in virtù dell'art. 25 del presente Capitolato, tanto in Lombardia quanto nell' Italia Centrale, rimarranno in proprietà della Società.

Art. 43.

Dopo l'anno 1895 per le ferrovie Lombarde e 1888 per quelle dell'Italia Centrale, il Governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie medesime mediante il pagamento d'una rendita annua da corrispondere semestralmente fino al termine dell'anno 1954 per la rete Lombarda e dell'anno 1918 per quella dell'Italia Centrale.

Art. 44.

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare le ferrovie; se ne dedurranno gli introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degli introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l' ammontare della rendita annua che verrà pagata semestral-

chacune des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession.

Dans aucun cas, cette annuité ne pourra être inférieure, soit aux 5 1/5 0/0 du capital dépensé pour les chemins Lombards, soit à la rente annuelle garantie, pour ceux de l'Italie centrale, conformément à l'art. 11.

Art. 45.

Dans le cas prévu dans les deux articles précédents, comme aussi dans le cas où le Gouvernement ne prendrait possession des chemins qu'à l'expiration de la concession, ces chemins et toutes leurs dépendances devront lui être remis en bon état d'entretien.

S'il en était autrement, il aurait le droit de faire exécuter les réparations nécessaires aux frais de la Compagnie, ou d'obliger celle-ci à les exécuter elle-même.

En cas de contestation ou de désaccord sur l'appréciation de l'état des chemins de fer, il sera procédé de la manière indiquée dans les articles 47, 48 et 49.

Les mêmes dispositions seraient applicables si la Compagnie venait à se dissoudre avant l'époque fixée pour le terme de la concession.

mente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della concessione.

Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore del 5 1/5 per 0/0 sul capitale speso per le ferrovie Lombarde e della rendita annua garantita per quelle dell'Italia Centrale, in conformità dell'articolo 11.

Art. 45.

Nel caso previsto dai due precedenti articoli, come pure nel caso che il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della concessione, queste, insieme con tutti i loro annessi, dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione.

Se ciò non fosse, esso avrà diritto di far eseguire le riparazioni necessarie a spese della Società ovvero di obbligar quest'ultima ad eseguirle.

In caso di contrasto o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia, si procederà nel modo indicato dagli articoli 47, 48 e 49.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la Società venisse a sciogliersi prima del termine della concessione.

Art. 46.

A l'expiration du terme fixé pour la concession, la Compagnie sera tenue, si le Gouvernement l'exige, de continuer à entretenir et à exploiter les chemins pendant les six mois suivants, aux frais et pour le compte de l'État. Les comptes de l'exploitation qui serait ainsi faite par la Compagnie, d'après une réquisition du Gouvernement, devront être produits dans un délai de trois mois.

Si le Gouvernement fait des observations sur ces comptes dans un délai de trois mois après leur production, la Compagnie devra présenter sa réponse et fournir les nouvelles justifications qui lui auraient été demandées; à défaut de quoi les objections élevées contre les comptes susdits seront tenues pour fondées et les comptes réglés en conséquence.

Si, au contraire, le Gouvernement n'élève pas d'objections contre les comptes dans un délai de trois mois, ou contre la réponse de la Compagnie dans un délai de six semaines, les comptes que la Compagnie aura présentés seront considérés comme approuvés.

Àrt. 46.

Allo spirare della concessione la Società dovrà, qualora il Governo lo richiegga, continuar la manutenzione e l'esercizio delle strade per i sei mesi successivi, a spese e per conto dello Stato. Il resoconto dell'Esercizio così sostenuto dalla Società, dietro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto entro tre mesi dalla sua produzione, la Società deve presentare la sua risposta e somministrare le nuove dilucidazioni che le saranno state domandate; senza di che le obbiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate e si regoleranno i conti a norma delle medesime.

Per contro, se il Governo non muove obbiezioni contro il resoconto entro tre mesi, o contro la risposta della Società entro sei settimane, i conti presentati dalla Società si riterranno come approvati.

Art. 47. (1)

Pour toutes les difficultés auxquelles donnerait lieu l'exécution du présent cahier des charges et de la Convention à laquelle il est annexé en date du 25 Juin 1860, la Compagnie devra s'adresser d'abord au Ministre des Travaux publics, auquel il appartiendra de prendre des décisions.

En cas de désaccord entre le Ministre et la Compagnie, on aura recours à des arbitres, et il est, à cet effet, formellement dérogé à toutes les dispositions de loi contraires.

Art. 48.

Lorsqu'il y aura lieu de recourir à l'arbitrage, la partie qui l'aura réclamé signifiera à l'autre le choix de son arbitre en l'invitant à désigner le sien, et faute par celle-ci de déférer à cette invitation dans un délai de quatorze jours, l'autre partie aura le droit de désigner en son lieu et place le second arbitre, en avisant seulement la partie adverse de cette décision.

Art. 49.

En cas de désaccord entre les deux

(1) La disposition relative à l'arbitrage a été modifiée par l'article 6 de l'annexe 2 de la Convention du 4 Janvier 1869. — Document 29, page 479 du présent recueil.

Art. 47. (1)

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del presente capitolato e della Convenzione cui va annesso, in data del 25 Giugno 1860, la Società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei Lavori pubblici, cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la Società, si ricorrerà ad arbitri; e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Art. 48.

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà dimandato notificherà all'altra la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo, e qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Art. 49.

In caso di discrepanza fra i due

(1) La disposizione relativa all'arbitramento fu modificata dall'articolo 6 dell'allegato n.° 2 della Convenzione 4 Gennaio 1869. — Documento 29, pagina 479 della presente raccolta.

arbitres, les parties nommeront un tiers arbitre, et si elles ne peuvent pas s'entendre sur cette nomination, elle sera faite par les deux premiers arbitres. Si les deux premiers arbitres ne pouvaient se mettre d'accord pour le choix du tiers arbitre, ce choix serait opéré au moyen d'un tirage au sort entre les personnes proposées.

Art. 50.

Les deux parties seront tenues d'acquiescer à la décision unanime des deux arbitres, ou en cas de désaccord, à la sentence du tiers arbitre, pourvu que le résultat de cette sentence reste compris entre les limites fixées par les propositions des deux premiers arbitres.

Turin, le 25 Juin 1860.

Le Ministre des Finances, VEGEZZI. — *Le Ministre des Travaux publics,* S. JACINI.

Le représentant de la Société, PAULIN TALABOT.

Pour copie conforme
Le chef Section,
Signé: MARENCO.

arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro; e non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. Quando i due primi arbitri non possano concordare nella scelta del terzo arbitro, codesta scelta si farà coll'estrarre a sorte una delle due persone proposte.

Art. 50.

Le due parti devono attenersi all'unanime risoluzione dei due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Torino, li 25 Giugno 1860.

Il Ministro delle Finanze, Firm. VEGEZZI. — *Il Ministro dei Lavori pubblici,* Firm. JACINI.

Il Rappresentante della Società, Firm. PAULIN TALABOT.

Per copia conforme
Il capo Sezione,
Firmato: MARENCO.

TARIFS

accordés par la concession des chemins Lombards et tarifs de l'Italie centrale.

	TARIFS	
	de la concession des chemins Lombards	de l'Italie centrale
TARIF N° 1.		
Voyageurs. — 1re classe par voyageur et par kilomètre.	0,11704	0,10
Id. 2me id.	0,08765	0,08
Id. 3me id.	0,05852	0,06
Les enfants au-dessous de deux ans seront transportés gratuitement, s'ils sont tenus sur les genoux des personnes qui les accompagnent	»	»
Les enfants de deux à dix ans paient la moitié du prix	»	»
Dans les convois directs composés de voitures de 1re et de 2me classe ou seulement de première, les prix pourront être augmentés de 20 0/0 à la condition que la vitesse, compris les arrêts, ne soit pas moindre de 38 kilomètres à l'heure.		
Convois spéciaux pour les 10 premiers kilomètres.	90,7979	90 »
id. pour chaque kilomètre successif	4,8822	5 »
Id. pour chaque kilomètre de retour lors qu'il s'effectue dans les 12 heures après l'arrivée	3,5802	3,60
Pour chaque demi-heure de retard au départ	103,1033	100 »
TARIF N° 2.		
1. *Bagages.* — Chaque Voyageur a droit au transport gratuit de kilogrammes	25 »	20 »
Les excédants seront taxés à raison de. . . . . par kilomètre et par fraction indivisible de 10 kilogrammes. .	0,00488	0,0045
La taxe est doublée pour les objets qui sous le volume d'un mètre cube pèsent moins de kilogrammes.	247 »	»
Assurance générale par voyageur	0,17284	0,15
Droits de magasinage par colis et par jour pour les bagages qui ne sont pas retirés dans les 24 heures après leur arrivée, en comptant les 24 heures commencées comme si elles étaient achevées.	0,14815	0,15
II. *Véhicules.* — 1re Classe. Voitures et landaux de voyage chargés — Omnibus et diligences vides, par véhicule et par kilomètre . . .	0.64939	0,65
2me Classe. Voitures à deux fonds et à quatre banquettes, fourgons, chariots vides à deux chevaux, par véhicule et par kilomètre.	0,56790	0,55
3me Classe. Voitures à un fond et une seule banquette dans l'intérieur, à deux places, fourgons et chariots vides à un seul cheval, par véhicule et par kilomètre.	0.48814	0,45
Assurance générale par unité.	0,17284	0,15

TARIFFA

accordata dalla concessione per le ferrovie Lombarde e tariffa dell'Italia Centrale.

	TARIFFA della concessione per le ferrovie Lombarde	TARIFFA dell' Italia Centrale
TARIFFA N.° 1.		
Viaggiatori. Classe 1.ª per viaggiatore e per chilometro	0,11704	0,10
id. id. 2.ª id.	0,08768	0,08
Id. id. 3.ª id.	0,05852	0,06
I fanciulli al disotto di due anni, tenuti sulle ginocchia, saranno trasportati gratuitamente	»	»
I fanciulli dai due ai dieci anni pagano metà della tassa	»	»
Nei convogli celeri, formati con carrozze di 1.ª a 2.ª classe, od anche soltanto di prima, i prezzi potranno venir aumentati del 20 per cento colla condizione che la velocità, computando le soste, non sia minore di 38 chilometri all'ora.		
Convogli speciali pei primi 10 chilometri	90,7079	90 »
id. per ogni chilometro successivo	4,8822	5 »
id. per ogni chilometro nel ritorno, qualora questo abbia luogo entro 12 ore dall'arrivo	3,5802	3,60
Per ogni mezz'ora di ritardo in partenza	103,1033	100 »
TARIFFA N.° 2.		
I. *Bagagli*. Ogni passeggiere ha diritto al trasporto gratuito di chilogrammi	25 »	20 »
L'eccedenza viene tassata in ragione di	0,00488	0,0045
per chilometro e per frazione indivisibile di 10 chilogrammi.		
La tassa viene raddoppiata per quegli oggetti che ad ogni metro cubico di volume pesano meno di chilogrammi	247 »	»
Assicurazione generale per passeggiere	0,17284	0,15
Tassa di magazzinaggio, per collo e per giorno, pei bagagli che non vengono ritirati entro 24 ore dall'arrivo, contando le 24 ore incominciate come se fossero compiute	0,14815	0,15
II. *Equipaggi*. Classe 1.ª, carrozze a *landau* da viaggio carichi, *omnibus* e diligenze vuote, per pezzo e per chilometro	0,64930	0,65
Classe 2.ª, carrozze a due fondi ed a quattro sedili, forgoni, carri vuoti a due cavalli, per pezzo e per chilometro	0,56700	0,55
Classe 3.ª, carrozze ad un solo fondo e ad un solo sedile nell'interno, a due posti, forgoni e carri vuoti ad un solo cavallo, per pezzo e per chilometro	0,48814	0,45
Assicurazione generale per pezzo	0,17284	0,15

	TARIFS	
	de la concession des chemins Lombards	de l'Italie centrale
Chargement et déchargement.	1,23457	1,25
Magasinage par véhicule et par jour, en comptant les 24 heures commencées, comme si elles étaient achevées	1,23457	1,25
III. *Chevaux.* — Pour un cheval seul et par kilomètre	0,29284	0,30
Pour deux chevaux et par kilomètre	0,42206	0,45
Par chaque cheval, lorsque l'expédition se compose au moins de trois chevaux, par kilomètre	0,19506	0,20
Assurance générale par cheval	0,17284	0,15
Chargement et déchargement par cheval	0,49383	0,50
IV. *Chiens.* — Par chien et par kilomètre.	0,01951	0,015
Taxe minima, compris l'assurance générale	0,44444	0,45
Assurance générale.	0,17284	0,15
V. *Cercueils.* — Par kilomètre	1,30124	0,75
Pour un cercueil transporté dans une voiture et par kilomètre . .	»	1 »
Les frais accessoires sont réglés comme ceux des voitures.	—	—
TARIF N° 3.		
I. *Marchandises à grande vitesse.* — Par kilomètre et par fraction indivisible de 10 kilogrammes.	0,00488	0,0045
Taxe minima.	0,49383	0,50
Assurance générale, par fraction indivisible de 50 kilomètres. . . . — pour les objets qui pèsent plus de 5 kilogrammes, (les autres sont exempts de cette taxe).	0,12346	0,12
Magasinage par colis et par jour, pour les objets qui ne sont pas retirés dans les 48 heures après leur arrivée, en comptant les 24 heures commencées comme si elles étaient achevées	0,00488	0,15
La Compagnie perçoit une commission de 2 pour cent sur le montant des débourses remboursés à vue, tout en ayant la faculté de refuser de payer à l'avance les sommes portées en déboursés sur les lettres de voiture qu'on lui presente.		
Les avances faites par la Compagnie pour les frais de douane lui donnent également droit à la perception d'une taxe de 2 pour cent.		
Elle perçoit également une commission de 1/2 pour cent sur le montant des remboursements payables à la station expéditrice après en avoir effectué l'encaissement à la station destinataire.		
II. *Numéraire et objets de valeur.*		
De 0 à 500 livres par fraction indivisible de 100 livres et par kilom. .	0,00105	0,001
De 500 à 10,000 id. 500 id.	0,00316	0,003
Au dessus de 10,000 id. 1,000 pour l'excédant des 10,000, en plus de la taxe due pour ces derniers	0,00422	0,004
Droits d'enregistrement par expédition	0,17284	0,15
Taxe minima, compris l'enregistrement	0,49383	0,50
Magasinage par fraction indivisible de 500 livres et par jour, en comptant les 24 heures commencées, comme si elles étaient achevées.	0,05	0,10
Commission sur les déboursés, 2 pour cent.		
Commission sur les remboursements payables après encaissement, 1/2 pour cent.		

	TARIFFA	
	della concessione per le ferrovie Lombarde	dell' Italia Centrale
Carico e scarico	1,23457	1,25
Magazzinaggio, per pezzo e per giorno, contando le 24 ore incominciate come se fossero compiute	1,23457	1,25
III. *Cavalli.* Per un cavallo solo e per chilometro	0,29284	0,30
Per due cavalli e per chilometro	0,42296	0,45
Per ciascun cavallo, nelle spedizioni che ne comprendono almeno tre, per chilometro	0,19506	0,20
Assicurazione generale per ogni cavallo	0,17284	0,15
Carico e scarico per ogni cavallo	0,49383	0,50
IV. *Cani.* Per cane e per chilometro	0,01951	0,015
Tassa minima, compresa l'assicurazione generale	0,44444	0,45
Assicurazione generale	0,17284	0,15
V. *Cadaveri.* Per chilometro	1,30124	0,75
Per un cadavere trasportato entro un carro, e per chilometro	»	1 »
Le spese accessorie sono regolate come quelle degli equipaggi.	—	—
TARIFFA N.° 3.		
I. *Merci a gran velocità.* Per chilometro e per frazione indivisibile di 10 chilogrammi	0,00488	0,0045
Tassa minima	0,49383	0,50
Assicurazione generale, per frazione indivisibile di 50 chilometri — per gli oggetti che pesano più di 5 chilogrammi (essendo gli altri esenti da questa tassa).	0,12346	0,12
Magazzinaggio, per collo e per giorno, per gli oggetti che non vengono ritirati entro 48 ore dall'arrivo, contando le 24 ore incominciate come se fossero compiute	0,00488	0,15
La Società percepisce una provvigione del 2 per cento sull'importo delle somme sborsate a vista, restando in sua facoltà rifiutare il pagamento anticipato delle somme portate a titolo d'assegno sulle lettere di porto che le vengono presentate.		
Anche le anticipazioni fatte dalla Società per ispese di dogana danno luogo all'esazione d'una tassa del 2 per cento.		
Si percepisce del pari una provvigione di 1/2 per cento sugli importi degli assegni pagabili dalla stazione mittente dopo l'effettuato incasso alla staziona destinataria.		
II. *Numerario e preziosi.*		
Da 0 a 500 lire per fraz. indiv. di 100 lire e per chilometro	0,00108	0,001
Da 500 a 10.000 » di 500 »	0,00316	0,003
In su dei 10,000 » di 1000 su quanto eccede gli anzidetti 10,000, oltre la tassa dovuta per questi medesimi	0,00422	0,004
Tassa d'iscriziona per ogni spedizione	0,17284	0,15
Tassa minima, compresa l'iscrizione	0,49383	0,50
Magazzinaggio per frazione individuata di 500 lire e per giorno, contando 24 ore incominciate come se fossero compiute	0,05	0,10
Provvigione sulle spese anticipate, 2 per cento		
Provvigione sugli assegni pagabili dopo l'effettuato incasso, 1/2 per cento.		

	TARIFS	
	de la concession des chemins Lombards	de l'Italie centrale
III. *Bestiaux* — 1re Catégorie: bœufs, laureaux, vaches, mulets et aoimaux de trait:		
Par chaque tête et par kilomètre	0,26024	0,20
Pour deux	0,39012	0.30
Pour trois	0,48790	0.40
Pour quatre	0,58568	0.48
Pour cinq.	0,67654	0,55
Pour six	0,78172	0,60
Lorsque l'expéditioo se composera de plos de six têtes les six premiers animaux payeront en conformité de ce qui précède, les autres payeront:		
Par tête et par kilomètre	0,07802	0,075
Un animal de cette catégorie transporté couché est sujet à la taxe par tête et par kilomètre de	0,52048	0,40
2me catégorie: veaux, ânes, porcs:		
Par tête et par kilomètre	0,03902	0.04
3me catégorie: Moutons, brebis, chèvres, agneaux etc.		
Par tête et par kilomètre	0,01926	0,015
Pour ces deux dernières catégories, il sera perçu une taxe double lorsque l'expédition comprendra moins de 20 têtes, sans qu'elle puisse pourtant être supérieure à la somme à payer pour une expédition de 20 têtes.		
Chargement et déchargement par chaque tête de la 1re catégorie	0,24601	0,25
» » de la 2me »	0,12346	0,10
» » de la 3me »	0,04938	0,05
Taxe de garde non compris les frais de nourriture par tête et par jour: 1re catégorie	»	0,70
2me »	»	0,35
2me »	»	0,15
TARIF N° 4.		
I. *Marchandises à petite vitesse.* — 1re Classe par tonne et par kilomètre	0,11062	0,10
2me classe par tonne et par kilomètre	0,16889	0,15
3me classe » »	0,21481	0,20
Classe spéciale » »	»	0,075
Charbon fossile, grains, légumes, pommes de terre, par tonne et per kilomètre: pour les distances de 0 à 76 kilomètres	0,09763	»
avec la taxe maxime par tonne de	6,17287	»
id. pour les distances de 76 à 152 kilomètres	0,08099	»
avec la taxe maxime par tonne de	9,8765	»
Id. pour les distances supérieures à 152 kilomètres	0,06469	0,06
Voitures de chemins de fer montées sur roues, par tonne et par kilomèt.	0,06460	0,06
Fer brut en barres, bois de construction d'une longueur moindre de 10 mètres, par tonne et par kilomètre	0,09763	»
Huile et chiffons par tonne et par kilomètre	0,06469	»
Bois azuré, jaune et rouge, coutil et toile à voile par tonne et par kilomètre	0,08099	»

	TARIFFA	
	della concessione per le ferrovie Lombarde	dell' Italia Centrale
III. *Bestiame* 1.ª categoria: buoi, tori, vacche, muli ed animali da tiro:		
Per un capo e per chilometro	0,26024	0,20
Per due	0,39012	0,30
Per tre	0,48790	0,40
Per quattro	0,58568	0,48
Per cinque	0,67654	0,55
Per sei	0,78172	0,60
Quando la spedizione comprenderà più di sei capi, i primi sei si tasseranno a norma di quanto precede, i rimanenti pagheranno:		
Per capo e per chilometro	0,07802	0,075
Un animale di questa categoria trasportato sdraiato è soggetto alla tassa per capo e per chilometro di	0,52048	0.40
2.ª categoria: vitelli, asini, porci, ecc.:		
Per capo e per chilometro	0,03902	0,04
3.ª categoria: montoni, pecore, capre, agnelli, ecc.:		
Per capo e per chilometro	0,01926	0,015
Per queste due ultime categorie i prezzi saranno raddoppiati quando la spedizione comprenderà meno di 20 capi, senza però ch'essi possano oltrepassare la somma da pagare per una spedizione di 20 capi.		
Carico e scarico per ogni capo della 1.ª categoria	0,24601	0,25
» » della 2.ª »	0,12346	0,10
» » della 3.ª »	0,04938	0,05
Tassa di custodia (escluse le spese d'alimentazione), per capo e per giorno, 1.ª categoria	»	0,70
» 2.ª »	»	0,35
» 3.ª »	»	0,15

TARIFFA N.° 4.

I. *Merci a piccola velocità*: 1.ª classe per tonnellata e per chilometro	0,11062	0,10
2.ª classe » »	0,16889	0,15
3.ª classe » »	0,21481	0,20
Classe speciale » »	»	0,075
Carbon fossile, granaglie, legumi, pomi di terra, per tonnellata e per chilometro: per le distanze da 0 a 76 chilometri	0,09763	»
colla tassa massima, per tonnellata, di	6,17287	»
Id. per le distanze da 76 a 152 chilometri	0,08099	»
colla tassa massima, per tonnellata, di	9,8765	»
Id. per le distanze maggiori di 152 chilometri	0,06469	0,06
Veicoli ferroviarii viaggianti sopra le proprie ruote, per tonnellata e per chilometro	0,06469	0,06
Ferro greggio in spranghe, legnami da costruzione non più lunghi di 10 metri, per tonnellata e per chilometro	0 09763	»
Olio o stracci, per tonnellata e per chilometro	0,06469	»
Legname azzurro, giallo e rosso, traliccie e tela da vele, per tonnellata e per chilometro	0,08099	»

	TARIFS	
	de la concession des chemins Lombards	de l'Italie centrale
Les objets pesant moins de kilogrammes	247 »	230 »
Au mètre cube, payent double taxe.		
Taxe minima, compris l'assurance	0,49383	0,50
Assurance générale par fraction indivisible de 20 kilogrammes. . .	0,01975	0,02
Chargement et déchargement par fraction indivisible de 50 kilogr. .	0,03704	0,035
Pesage par fraction indivisible de 50 kilogrammes.	0,03704	0,035
id. pour le charbon fossile et les métaux bruts	0,01235	0,01
Magasinage pour les marchandises qui ne sont pas enlevées dans les trois jours de leur arrivée, par 50 kilogrammes et 24 heures en comptant les 24 heures commencées, comme si elles étaient complètes	0,01985	0,02
Magasinage pour les bois d'œuvre, les pierres de construction, les briques, les terres et les métaux bruts; la taxe ci-dessus est applicable seulement après six jours et est réduite à.	0,00247	0,005
Lettre de port quand elle est faite dans les bureaux et demandée par l'expéditeur.	0,04938	»
Sans comprendre le montant de l'imprimé pour lequel lorsqu'il est fourni par le bureau, il faut payer une taxe de.	0,04938	»
Les commissions sont réglées sur le même pied que celles pour la grande vitesse.	—	—
II. *Véhicules transportés à petite vitesse.*		
1re classe (voir le tarif n° 2) par unité et par kilomètre	0,39086	0,35
2me id. id.	0,32543	0,30
3me id. id.	0,26024	0,25
Voitures de poste vides.	0,16272	»
Frais accessoires, comme pour la grande vitesse.	—	—
III. *Chevaux transportés à petite vitesse.*		
Par cheval et par kilomètre	0,16272	0,15
Pour chaque cheval et par kilomètre, dans les expéditions de plusieurs chevaux.	0,08124	0,08
Chargement et déchargement, comme pour la grande vitesse.	—	—
IV. *Bestiaux transportés à petite vitesse.*		
1re catégorie pour une tête seule et par kilomètre.	0,13012	0,10
id. pour deux têtes id.	0,19506	0,15
id. pour trois têtes id	0,24395	0,20
id pour quatre têtes id.	0,29284	0,24
id. pour cinq têtes id.	0,33827	0,27
id. pour six têtes id.	0,39086	0,30
Lorsque l'expédition comprendra plus de six têtes, les six premières têtes seront taxées en conformité du tarif qui précède; pour les autres il sera perçu une taxe par tête et par kilomètre de . . .	0,03901	0,035
Pour un animal de cette catégorie transporté couché.	0,26024	0,20
2me catégorie, par tête et par kilomètre.	0,01951	0,02
3me id. id.	0,00903	0,007
Frais accessoires, comme pour les voitures.	—	—
V. *Cercueils.* — Par kilomètre.	0,64930	0,45
Pour un cercueil transporté dans une voiture et par kilomètre . .	»	0,60
Frais accessoires, comme pour les voitures.	—	—
VI. Convois spéciaux de marchandises, par kilomètre	0,75308	»

	TARIFFA	
	della concessione per le ferrovie Lombarde	dell' Italia Centrale
Gli oggetti che pesano meno di chilogrammi.	247 »	230 »
Al metro cubo, pagano doppia tassa.		
Tassa minima, compresa l'assicurazione	0,49383	0,50
Assicurazione generale per frazione indivisibile di 50 chilogrammi	0,01975	0,02
Carico e scarico per frazione indivisibile di 50 chilogrammi. . . .	0,03704	0,035
Pesatura per frazione indivisibile di 50 chilogrammi	0,03704	0,035
Id. · pel carbone fossile e pei minerali greggi, per frazione indivisibile di 50 chilogrammi	0,01235	0,01
Magazzinaggio per le merci che non vengano levate entro tre giorni dall'arrivo, per 50 chilogrammi e 24 ore, contando le 24 ore cominciate come se fossero compiute.	0,01985	0,02
Magazzinaggio per legnami d'opera, pietra da costruzione mattoni, terre e minerali greggi; la tassa suddetta è applicabile soltanto dopo sei giorni, e viene ridotta a	0,00247	0,005
Lettera di porto quando viene stesa in ufficio a richiesta del mittente.	0,04938	»
Senza comprendere l'importo della modula, per la quale, quando viene somministrata dall'ufficio, devesi pagare una tassa di. . .	0,04938	»
Le provvigioni vengono regolate sullo stesso dato di quelle delle gran velocità.	—	—
II. *Equipaggi* trasportati a piccola velocità:		
1.ª classe (vedi tariffa n.ª 2) per pezzo e per chilometro.	0,39086	0,35
2.ª id id.	0,32543	0,30
3.ª id. id.	0,26024	0,25
Carrozze postali vuote.	0,16272	»
Spese accessorie (come nella gran velocità).	—	—
III. *Cavalli* trasportati a piccola velocità:		
Per cavallo e per chilometro.	0.10272	0,15
Per ciascun cavallo e per chilometro, nelle spedizioni di più cavalli.	0,08124	0,08
Carico e scarico (come nella gran velocità).	—	—
IV. *Bestiame* trasportato a piccola velocità:		
1.ª categoria per un capo solo e per chilometro	0,13012	0,10
id. per due capi id.	0,19506	0,15
Id. per tre capi id.	0,24395	0,20
id. per quattro capi id.	0,29284	0,24
id. per cinque capi id.	0,33827	0,27
id. per sei capi id.	0,39086	0,30
Quando la spedizione comprenderà più di sei capi, i primi sei verranno tassati a norma della tariffa precedente, pei rimanenti si percepirà una tassa per capo e per chilometro di.	0,03901	0.035
Per un animale di questa categoria trasportato sdraiato	0,26024	0,20
2.ª categoria, per capo e per chilometro.	0,01951	0,02
3.ª id. id.	0,00963	0,007
Spese accessorie (come per la grande velocità).	—	—
V. *Cadaveri*, per chilometro	0,64930	0,45
Per un cadavero trasportato entro un carro e, per chilometro. . .	»	0,60
Spese accessorie (come per gli equipaggi).	—	—
VI. *Convogli speciali di merci*, per chilometro.	9,75308	»

Assurance générale et spéciale.

Assurance générale	Taxe d'assurance	Tarifs de la concession	Tarifs de l'Italie centrale	Prix	Tarifs de la concession	Tarifs de l'Italie centrale
Bagages	par voyageurs.	0,1728	0,15	par demi kil.	2,47	2,50
Voitures	par unité . . .	0,1728	0,15	par unité . . .	246,91	250 »
Chevaux	par cheval . .	0,1728	0,15	par cheval . .	123,46	125 »
Chiens	par chien . . .	0,1728	0,15	par chien . . .	24,69	25 »
Marchandises à grande vitesse	pour 50 kilogr.	0,1235	0,12	pour 50 kilogr.	246,91	250 »
Marchandises à petite vitesse	pour 50 kilogr.	0,1975	0,02	pour 50 kilogr.	74,07	75 »

Assurance spéciale

Tarif de la concession: pour chaque somme de 125 francs outre la valeur garantie par l'assurance générale:	
Marchandises à grande et à petite vitesse	0, 08
Bagages, voitures, chevaux et chiens	0, 15
Tarif de l'Italie centrale pour chaque somme de 125 f. d'une valeur supérieure comme ci-dessus	0, 05

Observations.

Les distances moindres de sept kilomètres sont calculées pour sept kilomètres. Le pont sur le Pô à Ponte-Lagoscuro, pour ce qui concerne les tarifs, sera calculé pour cinq kilomètres.

Turin, le 25 Juin 1860.

Signé à l'original:

Le Ministre des Finances,
F. S. Vegezzi.

Le Ministre des Travaux publics,
S. Jacini.

Le Représentant de la Compagnie,
Paulin Talabot.

Pour copie conforme:

Le chef Section,
Marenco.

Vu: Le Ministre des Travaux publics,
S. Jacini.

Assicurazione generale e speciale.

Assicurazione generale		Tassa di assicurazione	Tariffa della concessione	Tariffa dell'Italia Centrale	Premio	Tariffa della concessione	Tariffa per l'Italia Centrale
Bagagli		per passeggieri	0,1728	0,15	per mezzo chil.	2,47	2,50
Carrozze		per pezzo. . .	0,1728	0,15	per pezzo. . .	240,01	250 »
Cavalli		per cavallo . .	0,1728	0,15	per cavallo . .	123,46	125 »
Cani		per cane . . .	0,1728	0,15	per cane . . .	24,69	25 »
Merci. . .	a grande velocità	per 50 chilogr.	0,1235	0,12	per 50 chilogr.	246,01	250 »
	a piccola velocità		0,1975	0,02		74,07	75 »

Assicurazione speciale

Tariffa della concessione: per ogni 125 franchi d'importo oltre il valore guarentito dall'assicurazione generale:	
Merci a grande e piccola velocità.	0, 05
Bagagli, carrozze, cavalli e cani.	0, 15
Tariffa dell'Italia Centrale: per ogni 125 franchi di maggiore importo come sopra. .	0, 05

Osservazioni.

Le distanze minori di 7 chilometri si contano come 7 chilometri. Il ponte sul Po a Ponte Lagoscuro, nei riguardi della tariffa, verrà parificato a 5 chilometri.

Torino, il 25 Giugno 1860.

Firmati all'originale:

Il Ministro delle Finanze,
F. S. Vegezzi.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
S. Jacini.

Il Rappresentante della Società,
Paulin Talabot.

Per copia conforme:

Il capo Sezione,
Marenco.

V. Il Ministro dei Lavori pubblici,
S. Jacini.

REGIO DECRETO

che approva il Regolamento per le tariffe e le condizioni dei trasporti sulle strade ferrate esercitate dal Governo e sui battelli a vapore del Lago Maggiore.

N. 4334.

VITTORIO EMANUELE II, ecc. ecc.

Sulla proposta fattaci dal Ministro dei Lavori pubblici, di concerto coi Ministri delle Finanze e di Agricoltura, Industria e Commercio, abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.°

È approvato l'annesso Regolamento contenente le tariffe e le condizioni dei trasporti sulle strade ferrate esercitate dal Governo, e sui battelli del Lago Maggiore.

Questo Regolamento sarà vidimato, d'ordine Nostro, dal Ministro Segretario di Stato pei Lavori pubblici.

Art. 2.°

Le disposizioni del suddetto Regolamento, con cui si intendono abrogate tutte le precedenti tariffe e condizioni dei trasporti sulle ferrovie e sui battelli a vapore, saranno attuate per Ministeriali Decreti di mano in mano che potrà provvedersi alla loro esecuzione, in modo però che siano tutte in vigore al primo Gennaio 1861.

Ordiniamo che questo Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta degli atti del Governo, mandando a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Dato a Torino il 26 Settembre 1860.

VITTORIO EMANUELE.

Registrato alla Corte dei Conti,
addì 12 *Ottobre* 1860.
Registro 15 Atti del Governo a. c. 285.
WEHRLIN.

(Luogo del Sigillo)
V.° *Il Guardasigilli*,
G. B. CASSINIS.

S. JACINI.
F. VEGEZZI.
T. CORSI.

REGOLAMENTO

PER LE TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTO
SULLE STRADE FERRATE DELLO STATO E SUI BATTELLI A VAPORE DEL LAGO MAGGIORE

PARTE PRIMA
STRADE FERRATE

CAPO 1.°
VIAGGIATORI.

Articolo 1.° *Basi della Tariffa.* — I prezzi di trasporto dei viaggiatori sono stabiliti come segue: (1)

	Classe	PREZZO PER OGNI POSTO E PER CHILOMETRO			
		Ferrovia di Genova, Arona ecc. (*)		Ferrovia di Pinerolo	
Viaggiatori civili	1.ª	»	10	»	08
	2.ª	»	07	»	06
	3.ª	»	05	»	04
Militari (compresi i Carabinieri Reali), Guardie di pubblica sicurezza ed indigenti	1.ª	»	10	»	08
	2.ª	»	035	»	03
	3.ª	»	02	»	02

(*) Cioè Voltri, Piacenza, Acqui, Vigevano, Cuneo e Bra.

(1) Il Regolamento per le ferrovie Lombarda e dell'Italia Centrale stabilisce i prezzi di trasporto dei passeggieri come segue:

	Classe	PREZZO PER OGNI POSTO E PER CHILOMETRO			
		Rete Lombarda		Rete dell' Italia Centrale	
Passeggieri	1.ª	»	11	»	10
	2.ª	»	08	»	08
	3.ª	»	057	»	06

Militari. — Ai militari viaggianti in corpo o staccati purchè sieno provvisti di Foglio di via, è accordata la riduzione di due terzi dei prezzi di tariffa.

Per godere della tariffa speciale per la 2.ª e la 3.ª classe, i militari, le guardie di pubblica sicurezza e gl'indigenti che viaggiano sia in corpo sia individualmente, devono rimettere alla stazione di partenza un'apposita richiesta dell'Autorità competente.

2. *Vetture-salone.* — Per le corse in vetture-salone, le quali saranno poste a disposizione del Pubblico nei limiti delle esigenze del servizio, ogni viaggiatore pagherà centesimi 12 per chilometro.

La tassa chilometrica non potrà mai essere minore di L. 1. 20, corrispondente a quella dovuta da 10 viaggiatori, ancorchè questi siano in numero minore; la tassa minima totale sarà di L. 40.

3. *Vetture-coupé.* — Quando si metteranno a disposizione del Pubblico vetture con *coupé*, ogni viaggiatore che intendesse di prender quivi posto pagherà L. 0. 12 per chilometro [1].

4. *Compartimenti intieri.* — I viaggiatori che intendono di avere a loro disposizione un intiero compartimento di una vettura di 1.ª o 2.ª classe, dovranno pagare il prezzo di tutti i posti di cui è capace il compartimento.

5. *Convogli speciali.* — La tariffa dei convogli speciali è di L. 6 per chilometro percorso col trasporto di viaggiatori, e per ogni convoglio composto di una vettura di 1.ª o di 2.ª classe e d'un veicolo detto *truk;* per gli altri convogli si faranno particolari convenzioni. La tassa minima è fissata a L. 60 per ogni convoglio [2].

6. *Ragazzi.* — I ragazzi d'età inferiore ai tre anni sono ammessi gratuitamente nelle vetture, semprechè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati. Quelli di età compresa fra li tre e i sette anni pagheranno per la 1.ª classe, la metà della tassa stabilita per gli

(1) Invece degli articoli 2 e 3 *Vetture-salone* e *vetture coupé* che mancano nel Regolamento lombardo havvi in questo l'articolo 3 *Convogli-celeri* così concepito: — « Nei convogli celeri, formati con carrozze di 1.ª e 2.ª classe ed anche soltanto di 1.ª, i prezzi potranno venir aumentati del 20 0/0 ».

(2) Per i convogli speciali le basi della tariffa sono le medesime. Però il Regolamento lombardo contiene la seguente differenza: — « Tuttavia se conteggiando in base alla tariffa ordinaria gli importi dovuti pei passeggieri, pei bagagli, per le carrozze, pei cavalli e pei cani da trasportarsi con un convoglio speciale, si ottenesse una somma superiore a quella che risulta dall'applicare la tariffa dei convogli speciali, la Società sarà in diritto di percepire il prezzo computato in base all'ordinaria tariffa ».

altri viaggiatori, e, per le altre due classi, le tasse stabilite nel precedente articolo pei militari (1).

In caso di dubbio sull'età dei ragazzi, si dovrà pagare la intera tassa, salvo il diritto di reclamare in conformità dell'art. 17.

7. *Corse di andata e ritorno.* — È facoltativo all'Amministrazione di accordare, quando lo crede opportuno, per corse di andata e ritorno da una ad un'altra stazione determinata, la riduzione del 20 p. 0/0 sui prezzi stabiliti per la linea di Pinerolo e del 25 p. 0/0 su quelli stabiliti per le altre linee nel 1.° articolo. Per le corse di *piacere* l'Amministrazione potrà accordare maggiore riduzione (2).

I biglietti d'andata e ritorno sono valevoli una sol volta per la stessa direzione. Così, fermandosi il viaggiatore in una stazione intermedia, il biglietto può servire soltanto pel ritorno da questa alla stazione di partenza.

8. *Pagamento del biglietto.* — È rimesso al viaggiatore, contro pagamento della tassa di trasporto, un biglietto mercè del quale egli ha diritto di effettuare la corsa. Nella distribuzione dei biglietti sarà data la preferenza al viaggiatore che si presenta col denaro numerato.

Nelle stazioni secondarie l'Amministrazione non è tenuta al cambio delle monete d'oro presentate dai viaggiatori in pagamento del prezzo del biglietto (3).

9. *Validità dei biglietti.* — I biglietti rimessi ai viaggiatori non sono valevoli se non se per la corsa per cui furono distribuiti. Il prezzo del biglietto sarà rimborsato al viaggiatore soltanto nei seguenti casi: 1.° che la partenza del convoglio sia ritardata di un'ora; 2.° che il convoglio non possa proseguire la corsa; 3.° che non vi siano posti disponibili.

(1) Per i ragazzi di età compresa fra i tre e sette anni nel Regolamento lombardo si nota la differenza che per tutte le classi indistintamente essi pagheranno la metà della tassa stabilita per gli altri passeggieri.

(2) Nel Regolamento lombardo per le corse di andata e ritorno non è determinato il maximum della riduzione.

(3) Nel Regolamento lombardo non è fatta la differenza fra le stazioni primarie e secondarie contemplata in questo alinea.

10. *Persone non ammessibili nelle vetture.* — Le persone ammalate o travagliate da affezioni che possano recare incomodo o sgradimento, e quelle in istato di ubbriachezza, non sono ammesse nelle vetture.

11. *Cambio di classe.* — I viaggiatori possono passare dalla 2.ª o dalla 3.ª classe ad una classe superiore mediante pagamento della differenza di prezzo dal punto ove succede il cambiamento fino a destinazione. In tali casi sarà loro distribuito un biglietto supplementare da restituirsi col primo biglietto alla stazione d'arrivo.

12. *Presentazione dei biglietti.* — I viaggiatori devono presentare i loro biglietti alle guardie all'entrare nella stazione e nelle vetture, ed ogni qualvolta ne sono richiesti, anche durante la corsa. Essi devono restituire i biglietti prima di uscire dalla stazione d'arrivo.

13. *Biglietto mancante.* — Il viaggiatore, sprovvisto di biglietto all'arrivo, ne pagherà uno valutato dalla stazione in cui ha principio la corsa del convoglio, eccetto che egli giustifichi di essere partito da una stazione intermedia. Tale biglietto sarà di 1.ª classe, ove non sia accertato che il viaggiatore abbia preso posto in vettura di classe inferiore.

14. *Biglietto irregolare.* — Chi arriva con biglietto alterato, o di data scaduta, ovveramente di classe inferiore a quella da lui occupata, pagherà un biglietto di 1.ª classe per la stessa tratta di strada che è indicata dal biglietto di cui è portatore.

Chi oltrepassa la destinazione indicata sul suo biglietto, senza avvisarne il Capo-Convoglio, ne pagherà uno di prima classe per la maggiore distanza percorsa [1].

15. *Divieto di fumare.* — È proibito di fumare nelle stazioni, come anche nelle vetture, eccetto nei compartimenti a ciò destinati. L'Amministrazione non è obbligata a fornire tali compartimenti in numero maggiore di quello ordinariamente assegnato ad ogni convoglio.

16. *Osservanza degli Ordini di servizio.* — Oltre alle precedenti prescrizioni i viaggiatori devono ancora osservare gli ordini di servizio dell'Amministrazione, pubblicati nelle stazioni e nelle vetture.

(1) Nel Regolamento lombardo è aggiunto a questo articolo il seguente periodo: — « Ogni qualvolta constasse che siasi voluto defraudare l'Amministrazione, si potrà esigere il pagamento della doppia tassa ».

Possono le guardie far uscire dalle stazioni e dalle vetture le persone che contravvengono a tali ordini e prescrizioni.

17. *Reclami.* — In tutte le stazioni è aperto un libro sul quale i viaggiatori possono esporre i loro reclami. Il Capo-stazione dovrà sollecitamente trasmettere copia di questi reclami all'Amministrazione per le occorrenti disposizioni.

CAPO 2.°

BAGAGLI E CANI.

Bagagli.

18. *Bagaglio esente da tassa.* — Possono i viaggiatori aver seco in vettura senza pagamento di tassa, ma sotto la propria responsabilità, un bagaglio di non maggiore peso di venti chilogrammi, purchè questo non ecceda il volume di $0^m, 50 \times 0^m, 25 \times 0^m, 30$, sicchè possa collocarsi, senza incomodo degli altri viaggiatori, sotto i sedili della vettura.

19. *Bagaglio soggetto a tassa.* — Salvo il caso previsto dal precedente articolo, il bagaglio dovrà venir consegnato, almeno quindici minuti prima della partenza del convoglio, alla Stazione per esservi registrato e tassato a termini del seguente articolo; il diritto di trasporto dev'essere sempre pagato a partenza.

20. *Basi della tariffa.* — Il prezzo di trasporto dei bagagli è stabilito come segue:

DISTINZIONE DELLE PERCORRENZE	PREZZO per quintale e per chilometro		TASSA MINIMA per ogni linea e spedizione	
Bagaglio percorrente una sola linea di ferrovia . .	»	04	»	40
Bagaglio percorrente due o più linee di proprietà diversa.	»	04	»	20

21. *Bagaglio escluso dal trasporto.* — Sono esclusi dal trasporto i colli di bagaglio la cui condizione esterna facesse temere che abbiano a guastarsi durante il trasporto od a recar danno agli altri colli.

I liquidi e le materie pericolose, come pure ogni oggetto pel cui trasporto sia stabilita una tariffa più elevata, non sono ammessi come bagaglio.

22. *Armi da fuoco.* — Le armi da fuoco non potranno essere introdotte nelle vetture o nei vagoni, se prima non saranno consegnate al personale della stazione, onde venga riconosciuto che non sono caricate.

23. *Assicurazione dei bagagli.* — I bagagli si possono assicurare mediante il pagamento della tassa stabilita per gli oggetti di finanza coll'art. 31, in aggiunta alla tassa sul peso, e sotto le speciali condizioni prescritte coll'art. 32 per gli oggetti medesimi.

24. *Restituzione dei bagagli.* — Il bagaglio è restituito al viaggiatore nella stazione d'arrivo mediante presentazione dello scontrino rimessogli dalla stazione di partenza.

25. *Mancanza dello scontrino.* — Chi si presentasse a riclamare bagagli senza presentare lo scontrino comprovante la consegna fattane alla stazione di partenza, potrà tuttavia ottenerli quando egli giustifichi di esserne il proprietario.

26. *Bagaglio mancante all'arrivo.* — Se all'arrivo del convoglio si riconoscesse mancante tutto o parte del bagaglio inscritto sullo scontrino, il viaggiatore deve avvisarne immediatamente il Capo-stazione, dandogli una nota degli oggetti contenuti nei colli mancanti. Il Capo-stazione dovrà, in cambio dello scontrino, rimettere al viaggiatore un certificato indicante il numero ed il peso dei colli mancanti.

27. *Indennità.* — Nel caso di perdita del bagaglio sarà rimborsato al viaggiatore l'equivalente al valore dichiarato, quando trattasi di bagaglio stato assicurato a norma dell'art. 23; se poi il bagaglio non è stato assicurato, sarà accordata al viaggiatore la indennità di L. 5 per chilogramma, stabilita all'art. 86 per le merci spedite a grande velocità, semprechè il bagaglio non sia di valore inferiore.

28. *Oggetti trovati.* — Gli effetti rinvenuti sulla strada o nelle vetture saranno trasmessi alla stazione Capo-linea, e, quando tali effetti non siano immediatamente reclamati dai proprietarii, saranno spediti al Deposito Centrale nella stazione di Torino, dove, trascorso il termine di sei mesi senzachè siano reclamati, saranno venduti a benefizio della Cassa di Soccorso degli operai, previo avviso sulla Gazzetta ufficiale. Qualora poi gli oggetti siano suscettivi di prossimo deperimento, l'Amministrazione potrà effettuarne la vendita prima di tal termine (1).

Cani.

29. *Basi della tariffa.* — La tariffa pel trasporto dei cani è stabilita in L. 0, 01 per ogni capo e per chilometro. La tassa non potrà mai essere inferiore a quella stabilita pei bagagli.

30. *Condizioni.* — Sono esclusi dal trasporto i cani sprovvisti di museruola e guinzaglio. I cani non si ammettono nelle vetture dei viaggiatori, ma si trasportano nei vagoni da bagagli. Quelli non ritirati dai viaggiatori all'arrivo del convoglio, saranno dati in custodia a rischio e pericolo del proprietario.

L'Amministrazione non risponde della fuga dei cani.

CAPO 3.°

OGGETTI DI FINANZA.

31. *Basi della tariffa.* — Pel trasporto degli oggetti di finanza, sotto il qual nome s'intendono l'oro e l'argento in verghe, coniati od altri-

(1) Questo articolo del Regolamento dello Stato è identico a quello corrispondènte del Regolamento lombardo, salvo che in questo ultimo è di più stabilito che il ricavo degli oggetti trovati deve essere tenuto per un anno a disposizione di chi possa averne diritto.

menti lavorati; il *plaqué* d'oro e d'argento; il platino, le gioiellerie. le pietre e le perle preziose e i coralli; come pure i biglietti di banca, i titoli di fondi pubblici e simili carte di valore, si riscuoteranno i seguenti diritti:

DISTINZIONE DELLE PERCORRENZE	DIRITTO per ogni migliaio di lire e per ogni linea	TASSA MINIMA PER OGNI SPEDIZIONE	
		SERVIZIO	
		esclusivo	cumulativo
Da 1 a 50 chilometri	0. 15	0. 40	0. 25 per ogni linea
» 51 a 100 »	0. 25		
» 101 a 120 »	0. 30		
» 121 a 140 »	0. 35		
» 141 a 160 »	0. 40		
» 161 a 180 »	0. 45		
» 181 a 200 »	0. 50		
» 201 a 220 »	0. 55		
» 221 a 240 » . . . . (1)	0. 60		

Nel calcolo delle tasse il migliaio di lire incominciato si considera come compiuto.

Se la tassa applicata agli oggetti di finanza, secondo questa tariffa, riuscisse inferiore a quella fissata per le merci in ragione del peso, l'Amministrazione avrà diritto di applicare quest'ultima tassa in luogo dell'altra.

32. *Condizioni speciali.* — Il trasporto degli oggetti di finanza si effettua soltanto a grande velocità e secondo le norme stabilite per le merci, oltre quelle speciali infra indicate.

Gli oggetti di finanza non saranno accettati se non sono chiusi in pacchi sacchi o casse che portino sopra, scritta in tutte lettere, la

(1) Il Regolamento lombardo contiene in calce a questo prospetto la seguente formola che manca nel Regolamento dello Stato: — « E così di seguito aggiungendo cinque centesimi ogni 20 chilometri ».

indicazione del valore dichiarato, del peso, del nome del destinatario, della destinazione, e portino oltrecciò una marca speciale od un sigillo applicati con cera lacca o con piombo.

Questa marca dovrà essere ripetuta sulla richiesta di spedizione, da consegnarsi in doppio originale alla stazione, la quale ne darà ricevuta al mittente.

L'Amministrazione potrà inoltre stabilire quelle altre cautele che saranno riconosciute necessarie o che saranno richieste dalle Amministrazioni estere corrispondenti.

CAPO 4.°

BOZZOLI.

33. *Modo di trasporto.* — I bozzoli vivi sono trasportabili soltanto a gran velocità; i bozzoli morti sono invece trasportabili sì a grande come a piccola velocità.

34. *Basi della tariffa.* — Pel trasporto dei bozzoli è stabilita la seguente tariffa:

MODO DI TRASPORTO	PREZZO per quintale e per chilometro		DIRITTO FISSO per quintale		TASSA MINIMA per ogni linea e spedizione	
Grande velocità	»	03	»	20	»	40
Piccola velocità	»	03	»	20	»	40

È applicabile al trasporto dei bozzoli il disposto dall'articolo 61.

35. *Condizioni.* — Le spedizioni a gran velocità sono soggette alle condizioni speciali che trovansi infra stabilite per le messaggerie.

CAPO 5.°

MESSAGGERIE.

36. *Basi della tariffa.* — Per le messaggerie, ossia per le merci spedite a grande velocità, la tariffa è la seguente:

DISTINZIONE DELLE PERCORRENZE	PREZZO per quintale e per chilometro		TASSA MINIMA per ogni linea e spedizione	
Merce percorrente una sola linea di ferrovia. . . .	»	04	»	30
Merce percorrente due o più linee di proprietà diversa.	»	04	»	20

Al trasporto delle merci che hanno un peso non maggiore di 5 chilogrammi per ogni spedizione sarà applicata la sola metà della tassa stabilita pel trasporto di 10 chilogrammi [1].

37. *Modo di trasporto.* — Il trasporto delle messaggerie avrà luogo coi convogli *omnibus* o *misti;* però le spedizioni non eccedenti ciascuna il peso di 50 chilogrammi saranno anche effettuate coi treni *diretti*, per quanto lo consentano le esigenze del servizio.

38. *Modo di spedizione.* — Salvo il disposto dal precedente articolo, le messaggerie saranno spedite col primo convoglio successivo alla consegna, purchè questa si faccia un'ora prima della partenza. Quelle presentate più tardi, come pure i colli eccedenti il peso di 150 chilogrammi e gli oggetti voluminosi, saranno spediti per mezzo del secondo convoglio successivo alla consegna [2].

39. *Merci escluse dal trasporto.* — Benchè l'Amministrazione s'incarichi di trasportare a grande velocità tutte in genere le merci che sono trasportabili a piccola velocità secondo l'Elenco alfabetico annesso al presente Regolamento, essa riservasi tuttavia il diritto di escludere dai convogli a grande velocità quelle fra dette merci che non potessero venirvi ammesse per ragione di forma o dimensione e le materie pericolose.

(1) Nel Regolamento lombardo havvi di più il seguente periodo: — « Gli effetti militari ed i materiali di guerra, quando siano consegnati direttamente dall'autorità militare e con *richiesta*, saranno tassati a metà prezzo della presente tariffa ».

(2) Nell'articolo corrispondente del Regolamento lombardo è di più stabilito che alle Agenzie di città, le merci devono essere consegnate un'ora e mezza prima della partenza del convoglio.

CAPO 6.°

VEICOLI E FERETRI.

40. *Basi della tariffa.* — Pel trasporto dei veicoli e dei feretri sono stabiliti i seguenti prezzi:

QUALITA' DEI VEICOLI	PREZZO per chilometro e per veicolo				DIRITTO FISSO per ogni veicolo	
	Grande velocità		Piccola velocità			
Vetture . . a 2 ruote	»	40	»	30	3	»
Vetture . . a 4 ruote	»	50	»	35	3	»
Feretri su carri particolari o non	»	60	»	40	3	»
Carri a 2 od a 4 ruote	»	»	»	25	1	»
Vagoni o vetture vuote per uso delle ferrovie (*)	»	»	»	20	»	»
Locomotiva con o senza tender (spente) (*) . .	»	»	1	50	»	»

(*) L'ungimento delle ruote è a carico dell'Amministrazione

La tassa minima per ogni veicolo e per ogni linea è di L. 10, ovvero di L. 5, secondo che si fa il trasporto a grande od a piccola velocità. Tale tassa sarà di L. 20 per ogni locomotiva e per ciascuna linea.

41. *Vetture smontate.* — Le vetture incassate saranno trasportate a piccola velocità e tassate quali merci di 1.ª classe, salvo il disposto dagli art. 61 e 77. Le vetture smontate non incassate, saranno invece tassate coi diritti stabiliti nel precedente articolo per le vetture montate.

42. *Carrette a mano.* — Le carrette a mano saranno tassate quali merci di 4.ª classe a piccola velocità, sotto l'osservanza del disposto dell'art. 61.

43. *Carri da vino.* — I carri adoperati nel trasporto del vino sono tassati coi diritti delle merci di 4.ª classe in ragione del peso cumulativo dei carri stessi e dei recipienti, tanto pieni quanto vuoti, purchè non contengano altra merce.

44. *Condizioni speciali.* — I feretri sono trasportati in vagone speciale ed in seguito a permesso dell'Autorità politica; tali trasporti non si accettano in porto assegnato.

L'Amministrazione non è obbligata al trasporto dei veicoli coi convogli *diretti.*

CAPO 7.°

BESTIAME

45. *Classificazione.* — Il bestiame si distingue per la tassazione nelle seguenti cinque classi:

1.ª classe: *cavalli, muli* e *grossi puledri*; *buoi, tori* e *grosse vacche;*

2.ª classe: *pullini*, *muletti* e *asini; vacche piccole* e *giovenche; manzi* o *vitelloni*; *porci grossi;*

3.ª classe: *vitelli* e *porci mezzani;*

4.ª classe: *vitelli* e *porci piccoli, montoni, pecore, capre,* e simili;

5.ª classe: *porcellini, capretti, agnelli,* e simili.

L'Amministrazione avrà facoltà di determinare i limiti di altezza e di peso che fossero necessari per distinguere le rispettive classi dei capi di bestiame.

46. *Tariffa per capo* [1]. — I prezzi di trasporto sono stabiliti come segue:

DISTINZIONE di Classe	PREZZO per ogni capo e chilometro — Grande velocità		PREZZO per ogni capo e chilometro — Piccola velocità		OSSERVAZIONI
Classe 1.ª (*)	»	075	»	050	Diritto minimo L. 0. 12 per ogni spedizione e per chilometro. L'Amministrazione ha facoltà di caricare nello stesso vagone capi di bestiame di proprietà diversa.
id. 2.ª	»	050	»	035	
id. 3.ª	»	025	»	016	
id. 4.ª	»	012	»	008	
id. 5.ª	»	006	»	004	

(*) Salva l'eccezione infra stabilita pei cavalli caricati in vagoni a scuderia.

(1) All'articolo corrispondente del Regolamento lombardo è aggiunto il seguente periodo: — « A cavalli dei militari consegnati mediante regolare richiesta sarà applicata la metà della tassa ».

47. *Cavalli in vagoni a scuderia.* — Pei cavalli di cui fosse richiesto il trasporto in vagone a scuderia si esigerà il prezzo di L. 0. 20 per capo e per chilometro.

L'Amministrazione non è obbligata di fornire vagoni a scuderia fuorchè nei limiti consentiti dalle esigenze del servizio.

48. *Tariffa per vagone completo.* — Alle spedizioni di bestiame, che vengano effettuate per vagone completo, sarà applicato il diritto di L 0. 40 per vagone e per chilometro se il trasporto ha luogo a gran velocità, e quello di L. 0. 30 se il trasporto è a piccola velocità. In tal caso sarà facoltativo al mittente di caricare nel vagone, ma a suo rischio e pericolo, quel numero di capi di cui il vagone può essere capace, qualunque sia la classe a cui appartengano.

Se dopo il carico di uno o più vagoni completi rimanessero ancora altri capi da caricare per compiere la spedizione, questi capi saranno tassati come è prescritto all'art. 46, senza però eccedere la tassa stabilita pel vagone completo.

49. *Minuto bestiame in cesti.* — Le spedizioni di bestiame di 4.ª e 5.ª classe, non eccedenti ciascuna il peso di 60 chilogrammi, potranno essere effettuate e tassate come merci di 1.ª classe a piccola velocità, purchè il bestiame sia bene assestato in cestoni ed in condizioni tali da non danneggiare le merci caricate sullo stesso vagone.

50. *Custode del bestiame.* — Il custode del bestiame ha diritto, eccetto il caso di spedizione, contemplata nell'art. 49, al trasporto gratuito, prendendo posto nel vagone stesso del bestiame. Questa esenzione di tassa è limitata ad un custode per ogni spedizione, ed in caso di contravvenzione, sarà applicato il disposto dall'art. 13.

51. *Modo di spedizione.* — Il bestiame da trasportarsi a grande velocità sarà spedito col convoglio immediatamente successivo alla consegna, purchè la richiesta ne sia stata fatta, nelle stazioni principali, due ore prima della partenza, e quattro ore prima nelle altre stazioni.

Quando invece il bestiame dev'essere trasportato a piccola velocità, l'Amministrazione ha il diritto di farne la spedizione nel termine di ore 24 dalla data della richiesta.

Non si accettano le spedizioni di bestiame per destinazione a cui non si potesse giungere nella giornata stessa della spedizione.

L'Amministrazione non è obbligata al trasporto del bestiame coi convogli *diretti*.

52. *Consegna.* — La consegna del bestiame alla stazione dovrà essere fatta almeno due ore prima della partenza.

53. *Carico e scarico.* — Il carico e lo scarico del bestiame si eseguisce per cura dello speditore e del destinatario, a loro rischio e pericolo, ma sotto la sorveglianza del Capo-stazione. Ogni guasto dei vagoni sarà a carico del mittente o del destinatario.

Gli speditori di bestiame sono obbligati a fornire le corde, catene, cavezze e gli altri oggetti necessari per assicurare il bestiame nei vagoni.

54. *Responsabilità.* — Il trasporto del bestiame si opera a rischio e pericolo del proprietario, epperciò le conseguenze di ogni accidente che derivasse al bestiame durante il trasporto saranno sopportate dal proprietario senza diritto di pretendere alcuna indennità dall'Amministrazione, la quale non risponde neppure della fuga del bestiame.

55. *Bestiame non ritirato.* — Il bestiame che, arrivato di giorno, non viene ritirato fra tre ore dopo il suo arrivo a destinazione e quello che, giunto coll'ultimo convoglio della sera, non viene ritirato immediatamente, sarà per cura dell'Amministrazione, ed a spese, rischio e pericolo del proprietario, ricoverato in una stalla; e qualora il valore presunto del bestiame non potesse pareggiare le spese stesse, sarà dall'Amministrazione venduto per conto del proprietario, senz'alcuna formalità giudiziaria.

56. *Animali morti.* — Gli animali morti, ad eccezione del pollame, della cacciagione e della carne macellata di fresco, sono esclusi dal trasporto, sia a grande, sia a piccola velocità.

57. *Bestie feroci.* — Le bestie feroci, rinchiuse in gabbie di ferro, saranno trasportate soltanto a piccola velocità ed in seguito a convenzioni particolari, previo permesso dell'Autorità di pubblica sicurezza.

CAPO 8.°

MERCI A PICCOLA VELOCITÀ

58. *Classificazione.* — Le merci da trasportarsi a piccola velocità sono distinte in cinque classi, giusta l'elenco alfabetico annesso al presente Regolamento.

Ove una merce, consegnata pel trasporto, non si trovasse specificata nell'elenco, essa verrà assimilata a quella con cui presenta maggiore analogia.

59. *Basi della tariffa.* — I prezzi di trasporto sono stabiliti come segue:

CLASSE	FERROVIE di GENOVA, ARONA, ecc. (*) Diritto proporzionale per tonnellata e per chilometro		Diritto fisso per ogni tonnellata		FERROVIE di PINEROLO Diritto proporzionale per tonnellata e per chilometro		Diritto fisso per ogni tonnellata	
1.ª	»	16	2	»	»	12	1	50
2.ª	»	14	2	»	»	105	1	50
3.ª	»	12	2	»	»	09	1	50
4.ª	»	10	2	»	»	07	1	50
5.ª (1)	»	07	»	10	»	07	»	10

(*) Cioè linee di Voltri, Piacenza, Acqui, Vigevano, Cuneo e Bra.

60. *Scalo di S. Benigno a Genova.* —L'Amministrazione s'incarica: 1.° di prendere le merci a bordo dei bastimenti o delle piatte che approdano allo scalo di S. Benigno (detto del *Passo Nuovo*) nel porto di Genova, di caricarle sui vagoni e di trasportarle sulla ferrovia a cavalli fino alla stazione di S. Pier d'Arena; — 2.° di trasportare dalla stazione di S. Pier d'Arena a S. Benigno, e di caricare a bordo dei bastimenti o delle piatte le merci in destinazione di detto scalo; — 3.° di trasportare le merci spedite da e per le due *fermate* esistenti lungo la suddetta ferrovia a cavalli.

(1) Nel Regolamento lombardo è aggiunta la seguente annotazione: — « Le merci di 5.ª classe qualora percorrano due o più linee di proprietà diversa, pagheranno un diritto fisso di centesimi 20 ».

La tariffa speciale per questo servizio è la seguente:

SPEDIZIONI		PREZZO per ogni tonnellata	
DA	A		
Bordo dei bastimenti o delle piatte ancorate al Passo nuovo. . . .	1.ª fermata	1	20
	2.ª fermata	1	30
id id	Stazione di S. Pier d'Arena . . .	1	50
Dalla 1.ª o dalla 2.ª fermata. . .	id. id.	»	50

Il carico delle merci spedite dalle fermate e lo scarico di quelle ivi destinate, devono essere effettuati dal mittente e dal destinatario, qualunque sia la classe delle merci stesse.

Alle spedizioni di merci da S. Benigno o dalle fermate alle stazioni oltre S. Pier d'Arena o viceversa si applicheranno, pel percorso sulla ferrovia a cavalli, gli stessi diritti sovra indicati, e pel loro percorso sulle altre ferrovie sarà applicata la tariffa ordinaria secondo la classe della merce.

Ove l'Amministrazione creda conveniente d'incaricarsi delle operazioni di trasbordo in altri scali del porto di Genova, ne stabilirà i prezzi e le condizioni [1].

61. *Peso minimo tassabile.* — Non sono ammesse al trasporto a piccola velocità le spedizioni di merci delle quattro prime classi, inferiori a 50 chilogrammi, eccetto che si paghi la tassa per tal peso.

Le merci di 5.ª classe, in quantità minore di 4 tonnellate per ogni spedizione, saranno tassate come quelle di 4.ª classe, eccetto che lo speditore consenta a pagare la tassa di 5.ª classe per quattro tonnellate.

Se una merce qualunque occupasse, per ragione di forma o dimensione, un intiero vagone, o per sua natura, non ammettesse comunanza

(1) Questo articolo non esiste nel Regolamento lombardo; in suo luogo vi è l'articolo seguente: — « Gli effetti militari e i materiali da guerra, consegnati direttamente dall'Autorità militare e con *richiesta*, pagheranno anche a piccola velocità metà tassa in ragione della classe cui appartengono. — Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra dei quali non è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci, saranno pareggiate alle merci di 2ª classe ».

di carico con altre, l'Amministrazione avrà il diritto di esigere la tassa in ragione di 4 tonnellate secondo la classe a cui appartiene la merce, ancorchè il peso fosse inferiore; però questa disposizione non è applicabile ai recipienti vuoti di ritorno, qualora risulti che i medesimi abbiano nei quattro mesi precedenti servito al trasporto di vino o di uva sulla strada ferrata.

Qualora poi pel trasporto di una merce occorresse l'impiego di due o più vagoni congiunti, la tassa non sarà mai minore di cent. 50 per ogni vagone e chilometro.

62. *Tasse minime.* — Il minimo della tassa per le merci delle quattro prime classi è fissato a cent. 40 per ogni linea e per ogni spedizione; quelle di 5.ª classe che valicano i Giovi sono soggette alla tassa minima di L. 6. 50 per ogni tonnellata, salvo al mittente il diritto di ottenere la tassazione di dette merci in 4.ª classe, qualora quest'ultima tassa risulti inferiore.

63. *Carico e scarico.* — Il carico e lo scarico delle merci di 5.ª classe dovranno, salvo nel caso di trasbordo previsto dall'articolo 60, essere effettuati per cura ed a spese del mittente e del destinatario. Tuttavia l'Amministrazione potrà, nelle Stazioni in cui essa lo crederà conveniente, permettere ai privati di far effettuare essi medesimi il carico e lo scarico delle granaglie e delle farine, sebbene queste merci appartengano alla 4.ª classe, esimendole in tal caso da ogni diritto fisso.

Il carico avrà luogo nei limiti e secondo le norme a stabilirsi dal Capo-stazione nello interesse della sicurezza dei convogli e della conservazione del materiale di trasporto.

I mittenti ed i destinatarj sono responsabili dei guasti cagionati ai vagoni nel caricare o scaricare le dette merci.

64. *Uso della gru.* — Il carico e lo scarico delle masse indivisibili, quali sono i pezzi di marmo, i travi e simili, che per la loro forma, dimensione o peso non possono essere caricate sui vagoni a braccia d'uomini senza pericolo di sinistri o di avarie delle merci o di guasti nei veicoli, dovranno essere effettuati col mezzo delle gru, per l'uso delle quali si dovrà pagare il diritto speciale di L. 0. 25 per ogni tonnellata.

Qualora la gru non esista nella stazione dove ne occorre il bisogno, questo meccanismo vi sarà spedito da altre stazioni contro pagamento del diritto di trasporto in ragione di L. 0. 15 per chilometro. Chi si serve della gru è responsabile dei guasti che avvenissero per sua causa a tale meccanismo [1].

65. *Modo di spedizione.* — Le spedizioni si eseguiscono per ordine delle richieste, e, salvo i casi di forza maggiore, nel termine di 48 ore dal momento della consegna delle merci; però nelle stazioni che sono considerate come secondarie, il servizio delle merci a piccola velocità sarà limitato a quei giorni della settimana che verranno stabiliti dall'Amministrazione [2].

66. *Caparra pei vagoni.* — Per le spedizioni dalle stazioni secondarie il committente, nel farne la richiesta, pagherà in acconto dei diritti di trasporto, lire cinque per ognuno dei vagoni che la stazione deve procurarsi per eseguire la spedizione.

Questo diritto apparterrà all'Amministrazione se la merce non è resa alla stazione di partenza il giorno convenuto, ed in tal caso potrà l'Amministrazione disporre altrimenti dei vagoni.

67. *Resa delle merci.* — Salvi i casi di forza maggiore, il termine utile per la resa delle merci a destinazione dalla data legale della spedizione è fissato in ore 24 per ogni 50 chilometri di percorso, non compresi i giorni festivi e di arrivo e quelli in cui le merci rimangono ferme per le formalità doganali. Nel calcolo del percorso le frazioni non eccedenti li 10 chilometri saranno abbandonate; quelle superiori saranno invece computate per 50 chilometri.

CAPO 9.°

DISPOSIZIONI GENERALI.

68. *Ordini di servizio interno.* — L'Amministrazione stabilirà i regolamenti di servizio interno, gli orarj da osservarsi nelle stazioni tanto

(1) Nel Regolamento lombardo manca la disposizione relativa alla tassa da riscuotersi per il trasporto della gru reclamata da una stazione dove non esiste.

(2) Nel Regolamento lombardo manca la disposizione riflettente le stazioni di poca importanza.

dal personale delle medesime quanto dal pubblico, ed i corrispettivi che si dovessero percepire per qualche nuovo servizio non compreso in questo Regolamento.

69. *Convenzioni particolari.* — È riservata all'Amministrazione la facoltà di stipulare convenzioni particolari pel trasporto delle merci con ribasso sui prezzi di tariffa, ogni qual volta essa ne riconosca la convenienza, e specialmente nel caso in cui si possa trar profitto del ritorno dei vagoni vuoti. Però sarà sempre assegnata alle merci la direzione determinata dal percorso più breve.

70. *Note di spedizione.* — Per ottenere il trasporto di merci e di altri oggetti (esclusi i bagagli) è necessaria una richiesta per iscritto, ossia nota di spedizione o lettera di porto, conforme al modello stabilito dall'Amministrazione. Questa nota dovrà indicare:

1.° Il nome, cognome ed indirizzo sì dello speditore, come del destinatario;

2.° La quantità, la natura, il peso, il numero e le marche particolari degli oggetti da spedirsi;

3.° La menzione se s'intende di fare eseguire la presa e la consegna a domicilio, quando questa non deve esser fatta d'ufficio;

4.° Se si vuole il trasporto a grande od a piccola velocità, semprechè la scelta sia facoltativa;

5.° Se gli oggetti sono spediti in porto affrancato od assegnato;

6.° Le spese anticipate e gli assegni da cui è gravata la merce.

Non essendo sulla nota di spedizione indicato il modo di trasporto, s'intenderà scelto il modo adottato dall'Amministrazione, e non sarà ammesso alcun riclamo in contrario.

Ciascuna richiesta non può concernere che un solo speditore e un solo destinatario.

71. *Presentazione delle note di spedizione.* — Le richieste di spedizione devono essere presentate alle stazioni nei termini rispettivamente stabiliti pei vari generi di trasporto.

Nella stazione di Genova P. C. queste richieste devono essere pre-

sentate prima ancora della merce, la quale sarà poi consegnata nei giorni e nelle ore determinate dal Capo-stazione.

72. *Lettere di vettura.* — L'Amministrazione non accetta lettere di vettura in accompagnamento delle merci le quali contengano indicazioni diverse da quelle inscritte nella richiesta di spedizione, oppure condizioni tali da impegnare la responsabilità dell'Amministrazione oltre i limiti delle condizioni ordinarie di trasporto stabilite dal presente Regolamento. Essa rifiuterà egualmente le lettere di vettura contenenti una clausula penale, e, ove questa fosse stata inavvertentemente accettata, s'intenderà di pien diritto nulla e di nessun effetto, nè potrà venir invocata contro l'Amministrazione. Non sono ammesse le lettere di vettura pagabili al ritorno.

73. *False dichiarazioni.* — Qualora l'Amministrazione presuma che la merce consegnata sia diversa da quella dichiarata, può esigere che si aprano i colli, ed, in caso di rifiuto dello speditore, essa ha facoltà di astenersi dal trasportarli. La stessa facoltà compete all'Amministrazione verso gli spedizionieri per impedire l'amalgama di diverse spedizioni per cui sia dovuto un diritto individuale.

Dopo la verificazione del peso e del contenuto dei colli, come pure dei diversi titoli di spedizione (quale verificazione potrà aver luogo anche dopo eseguito il trasporto, purchè prima della restituzione della merce), l'Amministrazione avrà il diritto di esigere, per gli oggetti presentati con falsa dichiarazione, il doppio della maggior tassa dovuta secondo la classe a cui la merce effettivamente appartiene, ed in ragione del peso riconosciuto.

Sarà eziandio applicata la stessa multa nel caso di falsa dichiarazione del valore degli oggetti di finanza o di spedizione collettiva di più colli spettanti a destinatari diversi, e per cui sia dovuto un diritto individuale [1].

(1) Nell'articolo corrispondente del Regolamento lombardo è aggiunto il seguente capoverso: — « Quando però gli articoli falsamente dichiarati od occultati appartengono alla categoria degli acidi minerali, dei preparati infiammabili ed esplodenti, ed in generale degli oggetti che non si possono promiscuamente spedire con altri nel medesimo carro, la falsa dichiarazione sarà punita col pagamento della *triplice* tassa ».

74. *Trasporti a rischio e pericolo del mittente.* — L'Amministrazione non è tenuta ad accettare oggetti che non sieno convenientemente imballati o presentino tracce evidenti di deterioramento o di avaria, salvochè lo speditore consenta, col mezzo di apposita dichiarazione (bollettino di garanzia), di esonerare l'Amministrazione da ogni responsabilità al riguardo.

Le merci che sogliono trasportarsi sciolte, cioè senza imballaggio, e quelle suscettibili di facile deperimento, come le ortaglie, le frutta fresche e simili, si ritengono accettate a rischio e pericolo del mittente.

75. *Merci pericolose.* — Le materie infiammabili, come il fosforo, i zolfanelli fosforici, la polvere da fuoco, l'acqua raggia, l'alcool e simili, gli oggetti per fuochi d'artifizio ed ogni altra materia, specificata o non nell'elenco annesso al presente Regolamento, la quale facilmente riceva o comunichi l'incendio, sono escluse dal trasporto, se il mittente non si sottomette a quelle cautele che sono determinate dall'Amministrazione.

Eguale disposizione sarà estesa agli acidi minerali ed a simili materie che possono cagionar danno alle altre merci ed ai vagoni.

Il trasporto di tali materie si effettua a rischio e pericolo del mittente.

I mittenti i quali non hanno dichiarato gli oggetti nocivi, sono responsabili di tutti gli inconvenienti che derivar potessero dall'ignoranza involontaria dell'Amministrazione a tale riguardo.

76. *Oggetti di straordinario peso o dimensione.* — Ai colli indivisibili aventi un peso maggiore di 3,000 chilogr. sarà applicata la doppia tassa.

L'Amministrazione non è obbligata al trasporto di vetture, carri e di oggetti indivisibili, ciascuno dei quali pesasse più di 5 mila chilogr. Così pure essa non è obbligata al trasporto di oggetti le cui dimensioni eccedessero la lunghezza di 3 vagoni, o che non potessero venir introdotti nella sagoma stabilita.

77. *Merci richiedenti cure particolari od ingombranti.* — Qualora le merci richiedano cure particolari pel trasporto, o riescano sì ingombranti da occupare nei vagoni uno spazio eguale o superiore ad un metro cubo in ragione di 200 chilogrammi di peso, e non sia il caso di tassarle a norma dello articolo 61, sarà loro applicata la doppia tassa.

Questa disposizione non è però applicabile ai recipienti vuoti di ritorno, qualora si faccia risultare che essi abbiano, nei quattro mesi precedenti, servito al trasporto di vino od uva sulla ferrovia.

78. *Assicurazione delle merci.* — Le merci, eccetto quelle indicate nei precedenti articoli 74 e 75, si possono assicurare mediante il pagamento della tariffa stabilita all'art. 31 per gli oggetti di finanza, in aggiunta alla tassa sul peso sotto le condizioni speciali contenute nell'art. 32.

79. *Modo di tassazione.* — Nel calcolo delle distanze si ritiene per compiuto il chilometro incominciato.

I diritti per gli oggetti tassati in ragione di peso si applicano per frazioni indivisibili di 10 chilogrammi.

Nella formazione delle tasse le frazioni minori di 5 centesimi di lira saranno calcolate per 5 centesimi.

Nel caso di trasporto sovra due o più linee di proprietà diversa, il diritto fisso sarà applicato per una metà alla linea di partenza e per l'altra metà alla linea di destinazione, eccetto per le merci di 5.ª classe, il cui diritto fisso sarà applicato per intero tanto alla linea di partenza quanto a quella destinataria.

È dovuto un diritto per ciascuna spedizione, e si considera come una sola la spedizione quando concerne realmente un solo mittente e un solo destinatario.

80. *Riscossione delle tasse.* — Salve le eccezioni stabilite pei bagagli e pei feretri, il porto può essere pagato a partenza od assegnato a destinazione. Tuttavia le merci soggette a facile deterioramento e quelle d'un valore intrinseco minore della tassa di trasporto, non saranno spedite che a porto affrancato.

81. *Reclami per eccedenza di tassa.* — Ogni riclamo avente per oggetto una tassa creduta eccessiva, dev'essere fatto immediamente al Capo-Stazione d'arrivo, il quale provvederà a norma dei Regolamenti.

Passato il termine di sei mesi dalla data della spedizione, non sarà più ammessibile alcun riclamo.

82. *Esazioni indebite.* — È proibito, sotto pena di destituzione, agli

Impiegati ed Agenti addetti alla strada ferrata di esigere sotto qualunque pretesto altri diritti che quelli portati dalla tariffa.

È pure vietato ai medesimi, sotto la stessa pena, di accettare commissioni particolari, dovendo ogni cosa essere consegnata all'Ufficio per essere tassata.

83. *Ricognizione del peso all'arrivo.* — Qualora a richiesta del destinatario si proceda alla ricognizione del peso di uno o più colli di merci, prima di ritirarli dalla stazione, si percepirà per tale operazione la tassa di L. 1. 50 per ogni vagone, e quella di L. 0. 10 per quintale se i colli sono pesati separatamente. Ove però la merce presentasse segni esterni di deterioramento dipendenti dal trasporto, la verificazione del peso avrà luogo gratuitamente.

84. *Responsabilità dell'Amministrazione.* — La responsabilità dell'Amministrazione comincia dal momento che la merce è riconosciuta e pesata nella Stazione, e questa responsabilità si limita alla buona condizione esterna dei colli ed al loro peso, tenuto conto del calo naturale degli oggetti.

L'Amministrazione non può essere tenuta garante delle avarie o del deperimento delle merci contemplate nell' art. 74, nè della dispersione dei liquidi, della rottura delle cose fragili, del consumo naturale degli oggetti, dei danni cagionati dall' umidità, delle avarie che dipendono da vizio inerente alla merce, e di quelle che fossero avvenute per causa di forza maggiore.

La responsabilità dell'Amministrazione cessa:

1.° Per gli oggetti trasportati a domicilio e per quelli che sono ritirati alla stazione, dal momento che i destinatari ne danno ricevuta agli Agenti dell'Amministrazione, o ne prendono possesso;

2.° Per gli oggetti destinati oltre le strade ferrate dal momento della loro consegna all'Impresa od Agenzia, indicata dal mittente sulla richiesta di spedizione, e, in difetto di tale indicazione, dal momento della consegna a quelle Agenzie od Imprese a cui l'Amministrazione le avrà recapitate per l'ulteriore trasporto, eccetto i casi in cui l' Ammi-

ministrazione s'incaricasse specialmente di trasporti oltre le proprie ferrovie, notificandone al Pubblico i prezzi e le condizioni.

L'Amministrazione non risponde pei danni derivanti da ritardo nell'arrivo della merce; essa rimborsa soltanto od abbandona, a norma dei casi e salvi quelli di forza maggioro, una parte della tassa pagata o dovuta pel trasporto della merce.

85. *Reclami per avarie o perdite.* — Ogni reclamo per avaria di oggetti dev' essere fatto al Capo-Stazione di arrivo, prima che la merce sia esportata dalla stazione, affinchè l' avaria possa essere debitamente accertata dalla stazione medesima.

I reclami per mancanza di oggetti devono essere parimenti fatti al Capo-Stazione di arrivo colla presentazione della ricevuta degli oggetti emessa dalla stazione di partenza, o di un duplicato della nota di spedizione vidimato dalla stazione stessa.

Trascorso il termine di sei mesi dalla data della spedizione non sarà più ammesso alcun riclamo per mancanza od avaria degli oggetti.

86. *Indennità per le perdite.* — In caso di perdita di oggetti consegnati all'Amministrazione, sarà dalla medesima corrisposto l'equivalente al valore dichiarato, quando trattasi di oggetti di finanza o di merci assicurate.

Se invece la merce non è stata assicurata, l'Amministrazione corrisponderà soltanto:

L. 5 per ogni chilogramma di merci spedite a gran velocità;

L. 2 per ogni chilogramma di merci spedite a piccola velocità, se le medesime appartengono alle 3 prime classi;

L. 10 al quintale per quelle di 4.ª classe;

L. 4 al quintale per quelle di 5.ª classe.

L'Amministrazione avrà sempre il diritto di pretendere la presentazione delle *fatture* o note di vendita, e di liquidare le indennità in ragione del prezzo degli oggetti in comune commercio, ove questo prezzo sia inferiore alla quota d'indennità sovra stabilita in ragione di peso.

Nel fissare l'indennità si terrà conto del calo naturale degli oggetti, e del peso dei recipienti e dell'imballaggio (1).

87. *Oggetti rifiutati od abbandonati.* — Non potendosi ritrovare il destinatario o rifiutandosi egli di ritirare gli oggetti, saranno questi, se facili a deperire o ad essere danneggiati, venduti dal Capo-Stazione di arrivo a beneficio di chi di diritto, senza bisogno di ricorrere ad alcuna formalità giudiziaria, ed il prodotto di questa vendita, sotto deduzione di tutte le spese a carico dell'oggetto venduto, sarà tenuto (2) a disposizione del proprietario, a cui se ne darà avviso.

Qualora questi non ritiri tale prodotto nel termine di sei mesi dalla data dell' avviso, il prodotto stesso sarà impiegato nel modo stabilito dall'articolo 28.

Per gli oggetti non suscettibili di prossimo deperimento, il Capo-Stazione d'arrivo darà, per mezzo del Capo-Stazione di partenza, immediato avviso allo speditore del rifiuto predetto o della mancanza del destinatario; quindi, se lo speditore non fa ritirare gli oggetti medesimi, o non ne chiede il ritorno nel termine di 3 mesi, saranno i medesimi considerati come abbandonati e sottomessi alle disposizioni dell'articolo 28 sovracitato.

CAPO 10.°

SERVIZI DIVERSI.

88. *Trasporti a domicilio.* — L'Amministrazione potrà stabilire servizi per la presa e consegna delle merci a domicilio. Essa indicherà al Pubblico con appositi manifesti le stazioni presso le quali sono stabiliti questi servizi, i prezzi e le condizioni da cui sono regolati.

I colli che non portano la menzione *fermi alla Stazione* saranno trasportati d'ufficio a domicilio nelle città ov'è aperto questo servizio.

(1) Nel corrispondente articolo del Regolamento lombardo sono comprese anche le indennità per le avarie.

(2) Il Regolamento lombardo fissa il termine di un anno, durante il quale gli oggetti devono essere tenuti a disposizione del proprietario.

89. *Diritti daziarj.* — I diritti di entrata nelle città, per le merci da consegnarsi a domicilio, saranno pagati dall'Amministrazione, contro rimborso dei medesimi per parte dei destinatarj.

90. *Diritti di sosta o magazzinaggio.* — Gli oggetti che non sono da trasportarsi a domicilio devono essere ritirati nelle stazioni dai destinatarj nelle 24 ore dalla data dell'avviso di arrivo. In caso di straordinario ingombro questo termine può essere ridotto alla metà.

Le merci, come anche i bagagli, non ritirati dai destinatarj nel termine sovra stabilito, vanno soggetti ad un diritto di sosta di L. 0. 10 per ogni quintale e per giorno; per gli oggetti di finanza il detto diritto è di L. 0. 10 per mille lire e per giorno.

In questo caso il quintale ed il migliaio incominciati si ritengono per compiuti.

Se le merci non ritirate dai destinatarj nel termine stabilito dal precedente articolo, appartengono alla 5.ª classe, l'Amministrazione avrà facoltà di farle scaricare d'ufficio, contro rimborso delle relative spese, oltre al pagamento del diritto di sosta.

91. *Magazzini di deposito.* — Nelle stazioni ove esistono magazzini di deposito, saranno questi affittati ai commercianti che ne faranno richiesta, contro pagamento dei diritti mensili od annuali da convenirsi in ragione di spazio superficiale o cubico.

L'accesso ai detti magazzini avrà luogo nelle ore fissate dall'Amministrazione; ogni manovra pel carico e per lo scarico delle merci nei magazzini sarà effettuata per cura ed a spese del locatario (1).

92. *Spese anticipate.* — L'Amministrazione s'incarica di pagare ai mittenti le spese anticipate da cui possono essere gravate le merci al momento della loro consegna, salvo rimborso per parte dei destinatari alla stazione di arrivo; questo pagamento sarà effettuato alle seguenti condizioni:

(1) L'articolo corrispondente nel Regolamento lombardo è così intestato:

Merci di 5ª classe non ritirate, e comprende le disposizioni contenute nell'ultimo alinea dell'articolo precedente del Regolamento dello Stato.

Nel Regolamento lombardo mancano le prescrizioni relative ai magazzeni di deposito.

1.° Che la merce si trovi in buona condizione e non sia soggetta facile deperimento;

2.° Che l'importo delle spese anticipate sia inferiore al valor presuntivo della merce;

3.° Che queste spese siano specificate dal mittente in una distinta da lui sottoscritta e rimessa alla stazione.

Il pagamento al mittente delle spese anticipate è soggetto alla provvigione dell'uno per cento, calcolata di 10 in 10 lire; ma se la merce è consegnata da altre Amministrazioni, le spese anticipate saranno esenti da questa provvigione.

93. *Assegni.* — Se le somme di cui sono gravate le merci potessero, in ragione della loro importanza, venir considerate come valore totale o parziale delle merci stesse, non saranno pagate al mittente che dopo l'effettuatone incasso; tali somme saranno quindi caricate sulle merci a titolo di *assegno.*

Il pagamento di dette somme sarà fatto al mittente sotto deduzione della provvigione stabilita pel trasporto degli oggetti di finanza.

94. *Rifiuto di pagamento di assegni o spese anticipate.* — Ove il destinatario rifiuti il pagamento delle spese anticipate o dell'assegno a carico delle merci, se ne darà immediato avviso al mittente, il quale potrà autorizzare la consegna della merce, franca da dette spese o dall'assegno, o ridurne l'importo; in tal caso il mittente dovrà rimborsare all'Amministrazione le speso anticipate od il montare della riduzione consentita sulle medesime.

Trascorsi quindici giorni dalla data dell'avviso senzachè lo speditore abbia provvisto al riguardo, sarà rinviata al medesimo la merce, facendo seguire sulla medesima le antecedenti spese colle tasse di ritorno.

95. *Trasporti oltre le ferrovie.* — L'Amministrazione può incaricarsi di effettuare spedizioni di merci destinate oltre le ferrovie od all'estero, come pure di ricevere nelle sue stazioni, contro rimborso delle spese e senza alcuna provvigione, le merci che le venissero dirette da paesi situati fuori delle ferrovie, mediante preventivo avviso al Capo-stazione di partenza e la trasmissione dei necessarj documenti.

96. *Formalità doganali.* — I mittenti e i destinatarj devono soddisfare a tutte le disposizioni doganali e daziarie a cui sono soggette le merci da essi spedite o ricevute; conseguentemente ogni contravvenzione a tali disposizioni sarà ad esclusivo loro carico.

L'Amministrazione s'incarica di compiere ad Arona le formalità doganali pel transito o per lo sdoganamento delle merci spedite dalle stazioni del Lago alle ferrovie o viceversa, salvo il rimborso delle relative spese per parte dei destinatarj. Essa potrà egualmente incaricarsi di tali operazioni in altre stazioni ove esista dogana di deposito.

Le suddette operazioni saranno effettuate colla scorta delle dichiarazioni dei mittenti, epperciò ogni contravvenzione per erronea dichiarazione sarà a carico della merce [1].

(1) Nel Regolamento dello Stato sono di più le disposizioni speciali per la dogana d'Arona.

PARTE SECONDA.

NAVIGAZIONE SUL LAGO MAGGIORE.

CAPO 11.°

VIAGGIATORI E BAGAGLI.

97. *Basi della tariffa.* — Il trasporto dei viaggiatori sarà regolato dalla seguente tariffa:

Per un posto di 1.ª classe L. 0. 075 per chilometro.
» 2.ª » » 0. 04 »

Ogni distanza minore di 4 chilometri sarà calcolata per 4 chilometri. Ai detti prezzi proporzionali sarà aggiunto il diritto d'imbarco e di sbarco in ragione di L. 0. 20 per ogni viaggiatore.

98. *Militari.* — I militari (compresi i Carabinieri Reali), gl'indigenti e le guardie di pubblica sicurezza avranno diritto al ribasso del 50 per cento sul prezzo proporzionale della 2.ª classe, purchè essi prendano posto *in coperta.*

99. *Classi operaie.* — Eguale ribasso sarà dall'Amministrazione conceduto alle classi operaie, cioè *spazzacamini, vignaiuoli, castagnai, muratori* e *fornaciai*, provenienti dalle vallate che fanno capo a Locarno, Cannobbio, Luino, Intra e Pallanza, od ivi diretti, mediante però l'osservanza delle seguenti condizioni:

1.° Che i detti operai viaggino in *coperta* e a drappelli di quindici individui almeno per ogni corsa;

2.° Che siano muniti di documenti comprovanti l'esercizio del loro mestiere;

3.° Che percorrano la intera distanza da una delle prementovate stazioni di Locarno, Cannobbio, Luino, Intra e Pallanza ad Arona o Sesto-Calende, o viceversa.

Un regolamento speciale, emanato dall'Amministrazione di concerto colle Autorità politiche delle provincie lacuali, determinerà le formalità che gl'individui appartenenti alle suddette classi dovranno compiere per fruire di questo ribasso.

100. *Corse di andata e ritorno.* — È fatta facoltà all'Amministrazione di concedere, in occasione di feste, fiere e gite di piacere, riduzioni di prezzo per corse di andata e ritorno da una ad altra stazione determinata.

101. *Ragazzi.* — I ragazzi di età inferiore a 3 anni sono ammessi gratuitamente sui battelli, semprechè siano accompagnati. Quelli di età compresa fra i tre e i sette anni pagheranno per la 1.ª e la 2.ª classe la metà della tassa stabilita per gli altri viaggiatori. In caso di dubbio sull'età dei ragazzi si applicherà il disposto dall'alinea dell'art. 6.° del presente Regolamento.

102. *Persone di servizio.* — I domestici potranno, pel servizio dei loro padroni, trattenersi temporariamente nei posti riservati ai viaggiatori di 1.ª classe, ma, appena compiuto il servizio per cui furono chiamati, essi dovranno ritornare ai loro posti.

103. *Disposizioni regolamentari.* — Sono applicabili al percorso sul lago le disposizioni stabilite negli articoli 8, 9, 10 e 11 del presente Regolamento pel viaggio sulle ferrovie,

104. *Presentazione dei biglietti.* — I biglietti devono essere presentati lungo la corsa al personale di bordo, e restituiti nell'uscire dal battello.

105. *Contravvenzioni.* — I viaggiatori che occupassero posti di classe superiore a quella indicata sul loro biglietto, e quelli che nello uscire dal battello non presentassero il biglietto, o fossero muniti di un biglietto irregolare, dovranno pagare, nel primo caso, l'importo di un biglietto di 1.ª classe valutato dalla stazione indicata sul loro biglietto, e nel secondo caso un biglietto di 1.ª classe per la intiera corsa, qualora essi non possano giustificare di essere saliti a bordo in una stazione intermedia.

106. *Osservanza degli ordini di servizio.* — I viaggiatori dovranno uniformarsi agli ordini di servizio dell'Amministrazione, pubblicati nelle sale dei battelli. Presso il Capitano è aperto un registro sul quale il

viaggiatore potrà esporre i suoi reclami sul servizio; il Capitano è obbligato di trasmetterne immediatamente copia all'Amministrazione per le occorrenti disposizioni.

107. *Trattoria a bordo.* — È stabilito a bordo dei battelli, per comodo dei viaggiatori, un servizio di trattoria con prezzi regolati da una tariffa approvata dall'Amministrazione e pubblicata nelle sale dei battelli.

108. *Bagagli.* — È concesso il trasporto gratuito di 40 chilogrammi ai viaggiatori di 1.ª e 2.ª classe, e di 20 chilogrammi a quelli che prenderanno posto in *coperta.*

Alla eccedenza sarà applicata la tassa degli oggetti di messaggeria.

CAPO 12.°

OGGETTI DI FINANZA E MERCI.

109. *Basi della Tariffa.* — I prezzi di trasporto degli oggetti di finanza, delle messaggerie e delle grosse merci, sono stabiliti come infra:

PERCORRENZE	MESSAGGERIE E BOZZOLI		FINANZE		MERCI Prezzo per quintale			
	Prezzo per quintale		Prezzo per ogni 1000 lire		I e II Classe		III, IV e V Classe	
Da 1 a 25 chilometri . . .	»	40	»	25	»	30	»	25
» 26 a 40 » . . .	»	55	»	25	»	40	»	30
» 41 a 50 » . . .	»	65	»	30	»	45	»	35
Oltre a 50 » . . .	»	80	»	30	»	60	»	45
Tassa minima	»	20	»	40	»	30	»	30

Però le granaglie spedite da una ad altra stazione del Lago saranno tassate soltanto in ragione di cent. 30 al quintale, e quelle spedite dalle stazioni delle strade ferrate a quelle del lago, o viceversa, in ragione di cent. 35 al quintale, ancorchè le medesime percorrano coi battelli una distanza maggiore di 40 chilometri.

110. *Classificazione.* — Sono considerate quali messaggerie, e tassate come tali, le piccole merci non eccedenti il peso di 50 chilogrammi per ogni spedizione, come pure quelle spedite a gran velocità dalle stazioni del lago alle stazioni delle strade ferrate, o viceversa, ancorchè siffatte spedizioni eccedessero il peso di 50 chilogrammi.

La classificazione delle altre merci è identica a quella stabilita pei trasporti sulle strade ferrate.

111. *Merci escluse dal trasporto.* — Non si trasportano sui battelli: 1.° le masse indivisibili eccedenti il peso di 1000 chilogrammi; 2.° gli oggetti eccedenti la lunghezza di metri quattro e la larghezza di metri due; 3.° le materie sciolte, come carboni, terra, legna da ardere, calce, mattoni, concime, ed in generale, tutte le materie infettanti, quali sono le pelli fresche, come pure quelle escluse dal trasporto per via ferrata; 4.° gli oggetti infiammabili, quali sono la polvere da fuoco, i fiammiferi, gli olii essenziali; 5.° infine quegli oggetti che possono recare danno ai viaggiatori, alle merci ed ai battelli, quali sono gli acidi minerali e simili.

CAPO 13.°

VEICOLI E BESTIAME.

112. *Veicoli.* — I prezzi di trasporto per ognuno dei veicoli sono stabiliti come segue:

DISTINZIONE DEI VEICOLI	PER OGNI PERCORSO	
	non eccedente li 40 Chilometri	eccedente li 40 Chilometri
Berline o *landau* a 4 ruote	L. 10	L. 25
Calèches id.	» 12	» 18
Bagarre o timonelle id.	» 8	» 12
Vetture a 2 ruote	» 5	» 8
Carri a 2 od a 4 ruote...........	» 8	» 12

113. *Bestiame.* — I prezzi di trasporto del bestiame, distinto pure nelle stesse classi stabilite all'art. 45, sono per ogni capo i seguenti:

CLASSE	PER OGNI PERCORSO	
	da 1 a 40 Chilometri	eccedente li 40 Chilometri
1.ª	3. 40	5. »
2.ª	2. 50	3. 75
3.ª	1. 70	2. 50
4.ª	1. 20	1. 75
5.ª	0. 70	1. »

Però i cavalli, in numero inferiore di 3 per ogni spedizione, saranno tassati in ragione di L. 4 per capo, se il percorso non eccede li 40 chilometri, e di L. 6 se il percorso è maggiore.

114. *Presentazione delle richieste.* — La richiesta pel trasporto dei veicoli e del bestiame deve essere fatta quattro ore prima della partenza del battello; in caso diverso l'Amministrazione avrà facoltà di effettuarne il trasporto colla seconda corsa successiva.

Le richieste saranno presentate alle Agenzie dell'Amministrazione nelle stazioni dove ne esistono; se invece la spedizione deve aver luogo da una stazione intermedia mancante di Agenzia, le richieste dovranno essere fatte all'Agenzia più vicina.

Però l'Amministrazione non si obbliga a ricevere nelle stazioni intermedie i veicoli ed il bestiame fuorchè in proporzione dello spazio disponibile sul battello al momento del suo passaggio, ed in ogni caso i veicoli ed il bestiame spediti dalle stazioni del lago a quelle della strada ferrata, o viceversa, avranno la precedenza.

CAPO 14.°

DISPOSIZIONI GENERALI.

115. *Note di spedizione.* — Le merci dovranno essere accompagnate da una nota di spedizione in duplice originale conforme a quella prescritta dall'art. 70 del presente Regolamento-Tariffa, quale nota dovrà inoltre indicare, pei colli provenienti dall'estero, il valore delle merci contenutevi, e se queste devono essere introdotte nello Stato per transito o per sdoganamento.

Però i colli di peso inferiore a 20 chilogrammi potranno essere accettati senza nota di spedizione, purchè le merci non provengano dall'estero o non vi siano destinate, ed a condizione che sovra i colli venga indicato in modo chiaro e preciso il nome del mittente e del destinatario, la natura ed il peso della merce.

116. *Agenzìe.* — Nelle stazioni del lago in cui esistono Agenzìe dell'Amministrazione, le note di spedizione dovranno essere rimesse, coi recapiti doganali, alle Agenzìe medesime, le quali sono incaricate di consegnare le note stesse ai battelli e di curare l'imbarco delle merci; in caso diverso potrà il Capitano rifiutare il trasporto delle merci.

117. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le grosse merci saranno ricevute e consegnate sugli scali.

Alle stazioni mancanti di approdo non saranno ricevuti, nè consegnati i colli eccedenti il peso di 150 chilogrammi.

Il ricevimento e la consegna dei pacchi e degli oggetti di valore dichiarato avranno luogo presso le Agenzìe dell'Amministrazione o a bordo dei battelli. Tali oggetti potranno inoltre, se ne è fatta richiesta, essere consegnati al domicilio del destinatario, contro il pagamento del diritto accessorio stabilito dall'Amministraziono per questo speciale servizio.

118. *Spedizioni da o per le ferrovie.* — Saranno accettate a bordo dei battelli le spedizioni di merci destinate alle stazioni delle ferrovie

esercitate dallo Stato e di quelle Sociali ammesse al servizio cumulativo; saranno parimenti accettate nelle stazioni di dette ferrovie le spedizioni di merci in destinazione del Lago.

119. *Imbarco e sbarco.* — Nei prezzi sovra stabiliti per gli oggetti da trasportarsi sono comprese le spese d'imbarco e di sbarco, come pure quelle occorrenti ad Arona pel trasbordo dai battelli ai vagoni o viceversa.

120. *Trasporti con barche da rimorchio.* — L'Amministrazione si riserva la facoltà di valersi di barche da rimorchio pel trasporto delle merci, dei veicoli, e del bestiame.

121. *Disposizioni regolamentari.* — Tutte le disposizioni contenute nel presente Regolamento pei trasporti sulle ferrovie s'intenderanno pure applicate ai trasporti sui battelli, qualora non siano contrarie a quelle speciali sovra stabilite per la navigazione.

122. *Diritti di approdo.* — Le condizioni e i diritti di approdo allo scalo costruito dall'Amministrazione in contiguità della stazione di Arona continueranno ad esser regolati dal R. Decreto 3 Ottobre 1855.

PARTE TERZA.

CLASSIFICAZIONE DELLE MERCI.

Gli oggetti segnati **E** *sono esclusi dal trasporto sì a grande come a piccola velocità, salvo il caso di convenzioni particolari. Quelli segnati* **G** *sono soltanto trasportabili a grande velocità.*

A	
Aceto in bottiglie	3
Aceto in barili o botti	4
Acciaio in lavori non nominati	2
Acciaio in barre o lastre greggie	4
Acidi non nominati	1
Acidi, nitrico o azotico (acqua-forte), cloridrico (acido muriatico o spirito di sale marino), cloro azotico (acqua regia)	2
Acido solforico (olio di vitriolo)	3
Acqua di colonia e acque di fior d'arancio, melissa, cedro, e simili	1
Acquavite in bottiglie	2
Id. in botti	3
Acque minerali e gazose	3
Agarico	1
Aghi da cucire e spilli	1
Agro o sugo di limone a di cedro	2
Agrumi, cioè aranci, limoni, cedri e simili	2
Alabastro lavorato	1
Alabastro in pezzi, greggio	2
Alcool o spirito di vino in barili	3

A	
Allume	3
Ambra gialla o succino, e ambra grigia	1
Amido ed amidone	3
Anice	5
Antimonio in pani e sulfuro di antimonio	3
Antraciti	5
Ardesie greggie in massi	5
Ardesie levigate	4
Argille non nominate	5
Armi da fuoco e da taglio	2
Arsenico metallico e acido arsenioso	2
Asfalto naturale od artificiale	5
Avena	4
Avorio lavorato	1
Avorio in natura	2
Azzurro di Parigi, di Prussia, di cobalto o smaltino	1

B	
Balocchi da fanciulli	1
Balsami solidi e balsami liquidi	1
Balene naturali od artificiali	1
Barche	1
Barili vuoti (1)	1
Berretteria	1
Biacca o cerussa ossia bianco di piombo	3
Biadetto o ceneri azzurre	1
Bianco di zinco	3
Bianco di marmo	4
Bianco di Meudon e di Troyes	4
Bigliardi	1
Birra in bottiglie	3
Birra in fusti	4
Bismuto	2
Bitume secco	5
Bolo d'Armenia e terre sigillate	2
Bombe di ghisa	4
Borace minerale	2
Borra o cimatura di stoffe	3
Botti di legno, vuote (1)	1
Bromo	1

(1) Questi recipienti saranno tassati in 4.ª classe se di ritorno, qualora cioè nei quattro mesi precedenti abbiano servito al trasporto di merci sulle ferrovie.

B

Bronzo in minuti lavori . .	1
Bronzo in grossi lavori d'ornato, in medaglioni e simili.	2
Bronzo in grossi pezzi, come cannoni o campane. . . .	4
Bronzo in pani o rottami. .	4
Butirro fresco	g.
Butirro salato, in botti o casse.	2

C

Cacao.	1
Cacciagione	g.
Caffè	1
Calce viva o calce spenta in polvere	5
Calce in pasta o malta . . .	e.
Caldaie e simili recipienti di rame e di ferro.	2
Camini di marmo e di altra pietra	3
Campeccio in grossi pezzi od in ischeggie	3
Canapa greggia o pettinata, in balle non compresse .	2
Canapa greggia o pettinata, in balle compresse	4
Candele di sevo o candele steariche.	2
Candele di cera.	1
Canfora.	1
Canne d'India, di zuccaro e simili, lavorato o non . .	1
Canne palustri.	4
Cannella (corteccia di) . . .	1

C

Cannoni di bronzo o ghisa, smontati (1).	4
Cappelleria { in casse o cesto	1
Cappelleria { sciolta.	e.
Capperi.	1
Caratteri di stampa.	2
Carbone di legno	4
Carbone fossile.	5
Cardi o cardoni vegetali . .	1
Id. scardassi o pettini di ferro.	2
Carni fresche.	g.
Carni affumicate, salate o secche.	2
Carta da disegno, da giuoco, carta da lettere ed altra carte fine	1
Carta ordinaria da scrivere e carta da musica	2
Carta grossolana e da inviluppi	4
Cartoni o cartoncino	4
Carubbe	4
Casse vuote non nominate.	1
Casse di ferro o forzieri per denari	3
Cassia in canna	1
Castagne	4
Catrame in botti o barili. .	5
Catecù (della terra giapponica)	2
Caoutchouc e Gutta percha { lavorato . .	1
Caoutchouc e Gutta percha { greggie . .	3

(1) I cannoni montati sopra gli affusti saranno assimilati ai carri.

C

Caviglie per via ferrate. . .	4
Cemento	5
Ceneri d'orefici	3
Ceneri comuni in sacchi . .	5
Cera manifatturata.	1
Cera in pani	2
Cereali	4
Chincaglie non nominate . .	1
Chioderia in sacchi o caricato alla rinfusa.	3
Chioderia in fusti o casse .	2
Cicorea (radice o estratto di)	1
Cinabro o vermiglio.	1
Cioccolato	1
Cloruro di calce od ippoclorito di calce.	4
Cobalto.	1
Cocciniglia	1
Coke	5
Colla di pesce.	2
Colla comune	3
Collezioni di preparati chimici, di minerali per musei o per l'insegnamento, di figure o forme geometriche e simili	1
Colofonia	4
Coloniali non nominati . . .	1
Colori non nominati.	1
Coltellerie	2
Conchiglie	1
Concimi naturali od artificiali, non nominati	5

C

Merce	Classe
Confetteria e pasticcerie . .	1
Conserve per alimento . . .	1
Copale (resina in pezzi di).	1
Corde di stoppa, di lino o di canape	2
Corde di ferro.	4
Corna lavorate.	1
Corna di bufalo, di cervo e simili in natura	2
Corna di bue, di montone e simili in natura	3
Cornici di quadri, non incassate.	e.
Cornici di quadri o specchi, incassate.	1
Corteccie d' albero per tinta (macinate).	1
Corteccia d'albero per tinta (greggie) non nominate .	2
Corteccie di quercia, olmo e simili per concierie. . . .	4
Cotone greggio in balle non compresse.	2
Cotone greggio in balle compresse	3
Cremor di tartaro.	1
Creta in natura	5
Crine lavorato	1
Crine greggio in balle non compresse	2
Crine greggio in balle compresse	3
Cristalli { in casse o ceste.	1
Cristalli { sciolti.	e.
Cristalli (rottami di)	3
Crivelli o vagli	1
Cromato e bicromato di potassa	1
Crusca e cruschello.	5
Curcuma (radice di)	2
Cuscinetti per vie ferrate. .	4

D

Merce	Classe
Datteri	1
Decorazioni da teatro. . . .	1
Degras	4
Dittamo.	1
Dividivi.	2
Doghe da tini, botti o barili	4
Droghe non nominate. . . .	1

E

Merce	Classe
Erbe medicinali non nominate	1
Erba spartea, erba sala, erba pitta o spada ed altre erbe filamentose.	4
Erbe per tintura	2
Esca in casse, esclusa quella semplicemente imballata .	1
Estratti di legni da tinta, liquidi o in paste	1
Estratti medicinali.	1
Eteri	1

F

Merce	Classe
Felci	3
Farine	4
Feccia (allume di) o carbonato di potassa impuro .	3
Fecole alimentari non nominate	2
Fecole di pomo di terra . .	4
Feltri.	2
Ferro in fili ed altri lavori non nominati	2
Ferro in forma di strettoi di fabbro-ferraio e di utensili agrari	3
Ferro in tubi, lamiera o *moglietta*.	4
Ferro lavorato in grossi pezzi, come chiaverde, incudini, grosse corde e catene . .	4
Ferro in verghe o barre piatte o tonde, e ferro in rottami	5
Ferro in filo per telegrafi .	5
Fiammiferi o solfanelli . . .	1
Fichi secchi	1
Fieno non compresso	e.
Fieno compresso.	5
Filo di seta e di lana. . . .	1
Filo di lino, di canapa e di cotone	2
Fiori artificiali incassati. . .	1
Fiori viventi	1
Foglie di palme ed altre non nominate.	1
Foglie per tinta, non nominate	2
Foglie di gelso in sacchi o ceste.	3
Foglie di meliga in sacchi .	4
Formaggi facili a liquefarsi.	g.
Formaggi non nominati. . .	3

F

Formella di residui di conceria (molla) (1)	5
Formalla di carbon fossile ed altro non nominata per combustibili	5
Fosforo in natura	1
Frutta fresche di facile deperimento	g.
Frutta fresche o secche, non nominate	3
Fuligine in sacchi	4
Funghi freschi	g.
Funghi secchi o in conserva	1
Fusti vuoti (2)	1

G

Galla non nominate	2
Garofani (chiodi di)	1
Gesso in lavori	1
Gesso calcinato o da calcinare	5
Ghiaccio	5
Ghiaia	5
Ghiande	4
Ghisa in lavori di ornato e in balaustri	3
Ghisa in tubi ed altri lavori non nominati	4
Ghisa (cannoni e palle di)	4
Ghisa in pani e rottami	5
Giallo di cromo o cromato di piombo	1

(1) Le formelle composte di residui di conceria devono essere in sacchi o ceste coperte.

(2) Vedi la nota per i barili vuoti.

G

Giallo santo	
Giuochi lavorati (escluse le carte)	2
Giuochi greggi	3
Gomme non nominate	1
Grafito o piombagino	3
Granaglie d'ogni specie non nominate	4
Graniti	5
Grascia naturali	3
Guado	2
Guano	5
Gusci di noci o tuttoli di meliga in sacchi	5

I

Incenso	1
Inchiostro	2
Indaco	1
Iodio o joduro di potassio (idriodato di potassa)	1
Isolatori e sostegni (supports) per linee telegrafiche	5

L

Lacca carminata	1
Lampade o lanterne (impagliate od incassate	1
Lana lavata non compressa	1
Lana lavata in balle compresse	2
Lana sucida in balle compresse o non	3
Lardo	3
Latta bianca (oggetti di)	1

L

Latta bianca in fogli	3
Latte	g.
Lavori di scultura	1
Lavori di modista, di legatore di libri, di cartone o carta pesta	1
Lavori di panieraio, ombrellajo o tornitore, non nominati	1
Legni medicinali	1
Legnami in lavori non nominati	2
Legname di ebano, di noce d'india, acero, mogano e simili (greggio o semplicemente segato o squadrato)	3
Legni da tinta, non nominati, in grossi pezzi e scheggia	3
Legname in forma di serramenta ed altri grossi lavori da falegname	4
Legname non nominato (greggio o semplicemente squadrato, o segato)	5
Legna da ardere	5
Legumi freschi	3
Legumi secchi, come fagiuoli, lenticchie e simili	4
Libri	1
Licheni medicinali e da tinta	1
Lignite	5
Lima o raspe	2
Lino greggio in balle non compressa	2
Lino grezzo in balle compresse	3
Liquori in bottiglia	2

L

Liquori in botti o barili	3
Litantrace (houille)	5
Litargirio	3
Lucido per le scarpe	2
Luppoli in balle non compresse	1
Luppoli in balle compresse	2

M

Macchine o meccanismi, non incassati	1
Macchine o meccanismi, incassati	2
Macine da molino	5
Madreperla	1
Magnesia (carbonato di) o magnesia calcinata	1
Magnesia nativa in pezzi, o terra magnesiaca (giobertite)	4
Maiolica (stoviglie di) in casse o ceste	2
Mandorle e simili semi sgusciati	1
Mandorle col guscio	2
Id. verdi	3
Manganese	4
Marmo lavorato (esclusi i lavori di scultura)	3
Marmo in lastre greggie	4
Marmo greggio in massi	5
Mattoni	5
Medicinali non nominati	1
Melasso liquido	3
Mercerie e cuoierie non nominate	1
Mercurio	1
Metalli greggi o lavorati, non nominati (esclusi i metalli preziosi)	1
Miele	1
Minerali metallici	5
Minio	2
Mirra	1
Mitraglie di ferro, ghisa o piombo	4
Mobilia non incassata nè imballata	1
Mobilia imballata od incassata	2
Moreschi e cascami di seta, esclusi i bozzoli	2

N

Natrone o carbonato di soda naturale	3
Nero animale o d'ossa e nero di fumo	3
Nitrato di potassa o salnitro	3
Nitrato di soda o nitro cubico	3
Nitrati non nominati	1
Noce moscata e macis	1
Noce vomica	1
Noccioli ed altri ossi di frutta, non nominati	3
Noci	4

O

Ocra	4
Oggetti per fuochi d'artifizio	1
Oleina o acido oleico	3
Olio in anfore o in pelli	6
Olii medicinali non nominati	1
Olii essenziali non nominati	1
Olio di ricino	2
Olio di oliva di noce, sesamo, palma, lino colza e simili in bottiglie	2
Olio di oliva di noce, sesamo, palma, lino colza e simili in botti e barili	3
Olio di trementina, di sasso, di resina, di schisto e simili	3
Olive in conserva	1
Olive in natura	4
Oltremare artificiale	1
Oppio	1
Oriana (genere per tinta)	2
Oricello id.	2
Orologerie incassate	1
Ortaglie	3
Orzo	4
Ossa lavorate	1
Ossa in natura e raschiatura d'ossa	5
Ottone in minuti lavori non nominati	1
Ottone in fili	2
Ottone in pani e lastre greggie	3

P

Paglia di ogni specie (1)	1
Palle o granate di ferro o ghisa	4

(1) Mediante cautele particolari per quella comune.

P

Pali per linee telegrafiche .	5
Pane comune, compreso il biscotto	3
Pani di ogni specie	1
Passamanteria	1
Paste tintoriali non nominate	1
Paste da vermicellaio (dette di Genova)	2
Pasticceria	1
Patate o pomi di terra . . .	5
Pece navale o pece nera . .	4
Pece greca o colofonia . . .	4
Peli di animali (esclusi la lana ed il crine)	1
Pelli camosciate o verniciate ed altre non nominate . .	1
Pelli conciate d'ogni specie	2
Pelli di capretto, agnello, cervo, lepre, coniglio e simili	2
Pelli greggie, secche o fresche, di bue, vacca, vitello, cavallo o di altri grossi animali (1)	3
Pelli (raschiatura e ritagli di)	5
Pellicce	1
Penne da scrivere ed altri oggetti di cancelleria, non nominati	1
Pennelli	1
Pepe	1
Pergamene	2
Pesci freschi	g.

(1) Le pelli fresche devono essere salate, ovveramente incalcinate in sacchi o ceste.

P

Pesci all' olio ed in conserva	1
Pesci nel sale od insalamoiati	3
Pesci affumicati o secchi, comprese le arringhe e le salacche	4
Pianoforti	1
Piante viventi, non imballate	1
Piante viventi, imballate . .	2
Pietra pomice	3
Pietre litografiche ed altre non nominate, in casse . .	2
Pietre coti ed altre pietre da arrotare, sciolte	4
Pietre da taglio, levigate . .	4
Pietre da taglio, gregge o grossamente lavorate . . .	5
Pietra da calce	5
Pietre da costruzione	5
Pigne (frutti di pino)	3
Pignoli	2
Piombo in lavori minuti, non nominati	1
Piombo in migliarola	2
Piombo in lamine e in tubi	3
Piombo in pani e ritagli . .	4
Pipe	1
Piriti	5
Pistacchi	2
Piume ed acconciature di piume, incassate	1
Polame vivo	g.
Polvere da fuoco	1

P

Polvere di marmo o di ardesia	4
Porcellana (stoviglie di) in casse o ceste	1
Porcellana in polvere	4
Potassa (bi-carbonato di) . .	1
Potassa (carbonato di). . . .	3
Pozzolana.	5
Preparati farmaceutici non nominati.	1
Prodotti da pizzicagnolo non nominati	1
Prodotti chimici non nominati	1
Profumerie non nominate. .	1

Q

Quadrelli da pavimento . . . di maiolica	3
Quadrelli da pavimento . . . ordinari .	5
Quadrerie non incassate . .	e.
Quadrerie incassate	1
Quercitrone macinato	2

R

Radici medicinali, non nominate	1
Radici di palude e da spazzole	4
Rame in lavori non nominati	1
Rame in lamine, tubi, fili e caldaie.	2
Rami in pani	3
Recipienti di vimini.	1
Regolizia (radice di)	2
Reobarbaro	1

R

Resine, cioè trementina, galipot, copau e simili (esclusa la colofonia)	1
Ricino (grani di)	4
Riso	4
Rosso inglese (colcotar) e di Prussia	2
Rotaie di ferro per vie ferrate	4

S

Sabbie non nominate	2
Sabbia comune	5
Sacchi di tela, vuoti	3
Salami ed altri prodotti di salsamentario	1
Sale ammoniaco, e sale di Saturno	1
Sale di stagno in barili	1
Sale comune	4
Sale (assi) di ferro	3
Sali medicinali, non nominati	1
Salnitro	3
Salsapariglia	1
Sandalo rosso o citrino, intiero o macinato	2
Sandaracca	1
Sangue di bue o di altre bestie, liquido in botti od essicato in sacchi o casse	1
Sanza o panello, residuo di noci, torte di lino, di oliva, di ricino e simili	5
Sapone in polvere o profumato	1
Sapone in pani o in pasta	3
Scamonea	1

S

Scarpe e stivali di pelle o di stoffa	1
Scarpe di legno o zoccoli	4
Schiuma di mare	1
Sciroppi, compreso quello di fecola	1
Scope di saggina o di legno	3
Scorze di frutta	3
Secchie e mastelli di legno, vuoti	2
Sedie in gabbie o casse	1
Segala	4
Segatura di legno	5
Sellerie e lavori da sellaio	1
Semenze di canapa, cotone, trifoglio e simili	4
Semi oleiferi (sesamo, colza, ravizzone, lino e simili)	4
Serrature di ferro	2
Seta greggia, manifatturata od in tessuti	1
Setacci di ogni specie	1
Sevo in pani	3
Smalto	1
Smeriglio in polvere o carta smerigliata	3
Soda (bi-carbonato di)	1
Soda cristallizzata od in polvere, ossia carbonato di soda depurato	3
Soda fattizia in botti	3
Soda fattizia greggia di Alicante e di Cartagena (carbonato di soda impuro) caricata alla rinfusa	4

S

Solfato di barite o spato pesante	3
Solfato di magnesia (sal canale)	3
Solfati d'ogni specie, non nominati	1
Solfo in pani, in polvere od in canna	3
Sommaco	4
Spazzole	1
Specchi incassati	1
Spugne	1
Stagno lavorato	1
Stagno in fogli	1
Stagno in pani o verghe	3
Stampe o stampati diversi in carta o tela, incassati od imballati	1
Statue d'ogni specie	1
Stearina e acido stearico in pani	3
Stecche (*éclisses*) per l'armamento delle ferrovie	4
Stoffe di ogni specie	1
Stoppa di canapa compressa	4
Stoppa di canapa non compressa	3
Stracci d'ogni specie	4
Strumenti di fisica, ottica, musica e di precisione, incassati	1
Strumenti agrari non nominati	3
Stufe di ferro o ghisa	3
Stufe di terra cotta o di pietra	4

S

Stuoie di canna	4
Stuoie per pavimenti e simili	3
Sughero in turaccioli	1
Sughero greggio in pezzi o tronchi (1)	3
Sugo di regolizia	1
Sughi liquidi o concreti, non nominati	1

T

Tabacco lavorato	1
Tabacco in foglia	2
Tamarindi	1
Tappezzerie di carta	3
Tartaro greggio o feccia da vino	3
Tartufi	*g.*
Tegole e coppi	5
Tela da sacchi o da imballaggio	4
Telerie di lino, canapa, cotone, lana e simili, non nominate	1
Terre d'ombra, di Siena, di Roma e di Vicenza	4
Terra saponacea o da follone	5
Terra da pipe o stoviglie	3
Terraglie cotte in forma di utensili per cucina	3

(1) L'Amministrazione avrà la facoltà di farne la spedizione nel termine di quattro giorni dalla data della consegna.

T

Terraglie in grossi lavori, come vasi da fiori, giarre, ritorte e tubi per gaz e simili, non nominati	4
Tessuti d'ogni specie, non nominati	1
Thè	1
Tini vuoti da vino (1)	1
Torba	5
Traversine per vie ferrate	4
Tripoli (terra di) in sacchi o barili	4
Tubi di terra cotta per la fognatura (*drainage*)	6

U

Unghie di animali	5
Unto da ruote	4
Uova	*g.*
Utensili non nominati per arti e mestieri	2
Uva secca	1
Uva fresche in cesti	3
Uve fresche in fusti, in bigoncie o navasse	4

V

Vallonea	4
Vaniglia	1
Verde eterno, di montagna, di vescica, di Alemagna, verde inglese	1

(1) Vedi la nota per i barili vuoti.

V

Verderame	2
Vernici	1
Vesciche e budelli secchi	1
Vestimenta d'ogni specie	1
Vetrerie sciolte	*e.*
Vetrerie in casse o ceste, od impagliata (esclusi i cristalli)	2
Vetri in rottami	4
Vimini in fasci	4
Vini in bottiglie	2
Vini di Madera, Marsala, Malaga, Cipro, Siracusa, Bordeaux e Borgogna ed altri vini di lusso, in botti o barili	3
Vini comuni in botti o barili	4
Vitriolo azzurro o bianco (solfato di rame o di zinco)	3
Vitriolo verde (solfato di ferro)	4

Z

Zafferano	1
Zibibbo	1
Zinco (lavori di)	1
Zinco in lamine	3
Zinco in pani	4
Zuccaro raffinato e zuccaro di latte	2
Zuccaro non raffinato e riconosciuto come tale dalla Dogana	3

Visto: d'ordine di S. M.
Il Ministro dei Lavori pubblici,
S. Jacini.

Traduction.

DECRET ROYAL

qui approuve les Statuts de la Compagnie anonyme des Chemins de fer du Sud de l'Autriche, de la Vénétie, de la Lombardie et de l'Italie centrale.

Victor-Emmanuel II, etc.

Vu l'article 5 de la Convention du 25 Juin 1860, relative aux chemins de fer de la Lombardie et de l'Italie centrale;

Vu l'article 1er de la Loi du 30 Juin 1853, et l'article 46 du Code de commerce;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur la proposition des ministres secrétaires d'État aux départements de l'agriculture, de l'industrie, du commerce et des travaux publics;

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Sont approuvés les statuts de la Société anonyme des chemins de fer du sud de l'Autriche et de la Vénétie, de la Lombardie et de l'Italie centrale, constituée par acte public passé par-devant Me Turvano notaire à Turin, à la date du 26 Janvier 1861.

Testo.

REGIO DECRETO

che approva gli Statuti per la Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale.

Vittorio Emanuele II, etc.

Visto l'art. 5 della Convenzione 25 Giugno 1860, relativa alle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale;

Visto l'articolo 1 della Legge 30 Giugno 1853, e l'art. 46 del Codice di Commercio;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposizione dei ministri segretari di Stato per l'agricoltura, l'industria e commercio, e pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono approvati gli statuti per la Società anonima denominata: Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, di cui in atto pubblico rogato Turvano, notaio a Torino, in data del 26 Gennaio 1861.

Les ministres secrétaires d'État de l'agriculture, de l'industrie, du commerce et des travaux publics sont chargés de l'exécution du présent décret, qui sera enregistré à la Cour des comptes.

Turin, 27 Janvier 1861.

VICTOR-EMMANUEL.

Contre-signé: CORSI, JACINI.

I predetti ministri segretari di Stato per l'agricoltura, l'industria e commercio e pei lavori pubblici sono incaricati dell'esecuzione del presente decreto, da registrarsi alla Corte dei conti.

Torino, 27 Gennajo 1861.

VITTORIO EMANUELE.

Controfirmati: CORSI, JACINI.

Traduction.

STATUTS

de la Société des chemins de fer du sud de l'Autriche, de la Vénétie, de la Lombardie et de l'Italie centrale.

TITRE Ier

Objet, dénomination, siège et durée de la Société.

Article premier.

La Société a pour objet:

a) La construction, l'achèvement et l'exploitation des chemins de fer cédés et concédés par l'Acte de concession, en date du 23 septembre 1858, pour ce qui concerne les lignes situées sur le territoire autrichien et celles situées dans les États de S. M. le roi Victor-Emmanuel, et dont la concession a été confirmée ou accordée par la Loi du 8 Juillet 1860 et par le Cahier des charges annexé à ladite Loi;

b) La construction et l'exploitation de tous autres chemins de fer qui, dans l'un ou l'autre territoire, pourraient être ultérieurement concédés ou cédés à la Société, pris à bail ou achetés par elle, avec l'autorisation du Gouvernement respectif, et spécialement de ceux pour lesquels

Testo.

STATUTI

per la Società delle Ferrovie del sud dell' Austria e della Venezia, della Lombardia e dell' Italia Centrale.

TITOLO I.°

Oggetto, intitolazione, sede e durata della Società.

Art. 1.

La Società ha per oggetto:

a) La costruzione, il compimento e l'esercizio delle Strade Ferrate cedute e concesse in forza dell' Atto 23 Settembre 1858, per ciò che riflette le linee poste nel territorio austriaco e quelle situate negli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele, la cui concessione è stata confermata ed accordata colla Legge 8 Luglio 1860, e col Capitolato annesso a detta Legge;

b) La costruzione e l'esercizio di tutte quelle altre ferrovie che nell' uno o nell'altro dei due suddetti Stati potessero ulteriormente venire cedute o concesse alla Società, o che da questa fossero prese in locazione, o comprate previa l'autorizzazione del rispettivo Go-

l'Acte de concession du 23 septembre 1858 et le Cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1860 lui confèrent un droit de préférence;

c) L'exécution des établissements travaux et entreprises autorisés par les articles 2 et 38 de ladite Concession et dudit Cahier des charges [1];

d) Et, en général, l'exploitation de tous services de transports par terre et par eau qui pourraient, avec l'approbation du Gouvernement, être établis en correspondance avec les chemins de fer appartenants à la Société ou affermés par elle, sous réserve de tous privilèges et de toutes concessions déjà accordés à d'autres.

Art. 2.

La Société prend la dénomination de:

Société des chemins de fer du sud de l'Autriche et de la Vénétie, pour les lignes placées sous la domination autrichienne.

Elle prend la dénomination de:

Société des chemins de fer de la

(1) Articles 1 et 25 du Cahier des charges annexé à la Loi 8 du Juillet 1860.

verno, e di quelle in ispecie per le quali l'Atto di concessione del 23 settembre 1858, ed il Capitolato annesso alla legge 8 luglio 1860, le danno un diritto di preferenza;

c) L'attuazione degli Stabilimenti, lavori ed imprese autorizzate dagli articoli 2 e 38 della detta Concessione e dal summenzionato Capitolato annessovi;

d) L'esercizio in genere di tutti i servizii di trasporti per terra e per acqua che, previa la debita autorizzazione del rispettivo Governo, potessero venir stabiliti in coincidenza colle ferrovie proprie della Società o con quelle locate, salvo sempre ogni diritto che ad altri potesse competere o per privilegi, o per concessioni anteriormente accordate.

Art. 2.

La Società s'intitola:

Società delle Strade Ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, per tutte le linee poste nei dominii austriaci;

Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale, per tutte quelle comprese negli

Lombardie et de l'Italie centrale, pour les lignes situées dans les États de S. M. Victor-Emmanuel;

Et de:

Société des chemins de fer du sud de l'Autriche et de la Vénétie, de la Lombardie et de l'Italie centrale, pour les actes d'intérêt général.

Art. 3.

Le terme de la Société est fixé au 31 Décembre 1954.

Art. 4.

Le siége de la Société est à Vienne, pour tout ce qui concerne les chemins de fer situés sur le territoire autrichien.

Il est dans la capitale de S. M. le roi Victor-Emmanuel, pour les lignes situées dans ses États.

TITRE II.

Fonds social, Actions.

Art. 5.

Le fonds social se compose de 375 millions de francs représentés par 750,000 Actions de 500 francs

Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele;

Società delle Strade Ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, per tutti gli atti d'interesse generale.

Art. 3.

Il termine per la durata della Società è fissato al trentuno Dicembre dell'anno mille novecento cinquanta quattro.

Art. 4.

La sede della Società, per ciò che concerne le ferrovie poste nel territorio austriaco, è stabilita in Vienna; e per ciò che concerne quelle situate negli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele, nella capitale dei medesimi.

TITOLO II.

Fondo sociale, Azioni.

Art. 5.

Il fondo sociale è costituito di trecento settanta cinque milioni di franchi, rappresentati da settecento

chacune, soit 200 florins, m. a. argent, soit 20 livres sterling.

Ces Actions sont libellées de manière à pouvoir être négociées en Autriche, en Allemagne, en Italie, en France et en Angleterre.

Les augmentations du fonds social, soit par la création d'Actions nouvelles, soit par l'émission d'Obligations, ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation de l'Assemblée générale et l'approbation du Gouvernement, ainsi qu'il est expliqué à l'article 19.

Art. 6.

Chaque Action donne droit à une part égale dans la propriété sociale et dans les bénéfices de l'entreprise. La possession d'une Action implique l'obligation de se soumettre aux engagements résultants des statuts.

Art. 7.

Les Actionnaires, leurs héritiers ou ayant-droit ne peuvent prendre aucune mesure privée pour garantir leurs droits, ni demander aucune justification sur l'administra-

cinquanta mila Azioni di cinquecento franchi ciascuna, ovvero di duecento fiorini, moneta austriaca in argento, ovvero di venti lire sterline.

Queste Azioni sono intestate per guisa da poter essere negoziate in Austria, in Germania, in Italia, in Francia ed in Inghilterra.

Gli aumenti del fondo sociale, mediante emissione così di nuove Azioni che di Obbligazioni, non potranno aver luogo senza l'autorizzazione dell'Assemblea generale e l'approvazione del Governo rispettivo, siccome è stabilito all'articolo 19.

Art. 6.

Ogni Azione dà diritto ad un'eguale partecipazione alla proprietà sociale ed ai benefizj dell'impresa; il possesso di un'Azione implica la condizione di sottomettersi a tutti gli obblighi risultanti dagli Statuti sociali.

Art. 7.

Gli Azionisti, i loro eredi o aventi causa non possono aver ricorso ad alcuna misura speciale per guarentire i loro diritti, nè domandare schiarimenti di sorta intorno al-

tion de la propriété sociale, si ce n'est dans les formes et les cas prévus aux statuts, ni s'immiscer dans l'administration de la Société, s'ils n'y sont appelés par les statuts.

Art. 8.

Les Actions sont revêtues de la signature d'un des administrateurs et d'un employé de la Société délégué à cet effet.

Elles sont frappées du timbre de la Société et extraites d'un registre à souche.

Chaque Action est pourvue de coupons, sur la présentation desquels seront payés les intérêts et les dividendes.

Art. 9.

Les Actions et coupons sont au porteur. La Société ne reconnaît d'autre propriétaire que le porteur des titres.

Le Conseil d'administration peut autoriser le dépôt des Actions et Obligations dans les caisses qu'il désigne à cet effet.

Le paiement des intérêts et dividendes pourra avoir lieu sur la présentation du certificat de dépôt.

l'amministrazione della proprietà sociale, se non nelle forme e nei casi previsti dagli Statuti, nè possono prendere ingerenza alcuna nella gestione amministrativa della Società, se non in quanto vi sono chiamati dagli Statuti medesimi.

Art. 8.

Le Azioni devono essere rivestite della firma di uno fra gli amministratori o di un impiegato della Società all'uopo delegato.

Desse sono munite del bollo a secco della Società e vengono staccate da registri a matrice.

Ad ogni Azione sono uniti i tagliandi (*coupons*), sulla presentazione dei quali verranno pagati gli interessi ed i dividendi.

Art. 9.

Le Azioni ed i tagliandi sono al portatore; la Società non riconosce altro proprietario che il portatore del titolo.

Il Consiglio d'amministrazione può autorizzare il deposito delle Azioni e delle Obbligazioni nelle casse da lui a tal uopo designate.

Il pagamento degl'interessi e dividendi potrà aver luogo sulla presentazione del certificato di deposito.

Le Conseil pourra aussi, sur la demande des Actionnaires, délivrer des Actions nominatives.

Art. 10.

Chaque Action ou Obligation est indivisible. La Société ne reconnait qu'un seul propriétaire pour chaque titre d'Action ou d'Obligation.

Art. 11.

Les versements sur les Actions doivent avoir lieu en monnaie d'or ou d'argent, savoir: à Paris et en Italie, en francs; à Londres, en livres sterling ; à Vienne, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres du jour du versement, et, dans les autres villes qui seront désignées par le Conseil d'administration, aux caisses et aux conditions que le Conseil d'administration fixera.

Tout versement appelé devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour le paiement : à Vienne, Trieste, Venise, Turin, Milan, Florence, Bologne par les gazettes officielles ; à Paris, dans le *Moniteur;* à Londres, dans le *Times;* à Berlin, dans la *Gazette of-*

Il Consiglio, in seguito a domanda prodotta da Azionisti, potrà eziandio rilasciare Azioni nominative.

Art. 10.

Ogni Azione ed Obbligazione è indivisibile; la Società perciò non riconosce che un solo proprietario per ciascun titolo d'Azione o di Obbligazione.

Art. 11.

I versamenti sulle Azioni devono essere effettuati in oro od in argento, cioè in franchi a Parigi ed in Italia, in lire sterline a Londra, a Vienna in moneta austriaca, valutata sul corso autentico della piazza di Londra nel giorno dell'effettuato versamento; potranno anche eseguirsi in altre città designate dal Consiglio d'amministrazione nelle casse ed alle condizioni che verranno dal medesimo fissate.

Ogni versamento dovrà essere chiamato mediante un avviso publicato almeno un mese prima dell'epoca stabilita pel pagamento, ed inserito a Vienna, Trieste, Venezia, Torino, Milano, Firenze, Bologna nelle gazzette ufficiali, a Parigi nel *Moniteur*, a Londra nel *Times*, a

ficielle; à Francfort, dans le *Journal de la Direction des postes.*

Toute autre publication intéressant les Actionnaires aura lieu par la voie des mêmes journaux.

Art. 12.

A défaut de versement aux époques fixées, la Société est autorisée à faire vendre les Actions en retard d'effectuer le versement.

A cet effet, les numéros de ces Actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'art. 11, avec indication des conséquences du retard.

Trente jours après cette publication (à partir de la date de la dernière insertion dans les journaux désignés), si l'Actionnaire retardataire n'a pas opéré le versement avec l'intérêt à 5 0/0 pour chaque jour de retard, la Société, sans autre mise en demeure et sans aucune formalité judiciaire, aura le droit de faire procéder à la vente des Actions sur duplicata, soit en une fois, soit successivement. La vente se fera à la Bourse de Vienne, de Turin, de Paris et do Londres, au choix de la Société, par le minis-

Berlino nella *Gazzetta ufficiale*, a Francoforte nel *Giornale della Direzione delle poste.* Col mezzo dei medesimi giornali avrà luogo ogni altra pubblicazione concernente l'interesse degli Azionisti.

Art. 12.

Non operandosi il versamento all'epoca fissata, la Società è autorizzata a far vendere le Azioni dei proprietari morosi.

Il numero d'ordine di tali Azioni verrà a tale scopo pubblicato nei giornali indicati nell' articolo 11, dove si farà pure cenno delle conseguenze del ritardo.

Se, trenta giorni dopo una tale pubblicazione, l'Azionista moroso non avrà operato il dovuto versamento coll'interesse in ragione del cinque per cento annuo per ogni giorno di ritardo, la Società, senz'altro diffidamento e senz' alcuna formalità giudiziaria, avrà il diritto di far procedere alla vendita delle di lui Azioni mediante duplicato, e ciò in una sola volta od in più riprese. La vendita si farà alla borsa di Vienna, di Torino, di Parigi o di Londra, a scelta della Società, per opera di un agente di cambio, e

tère d'un agent de change et pour le compte, aux frais, risques et périls des retardataires.

Art. 13.

Les titres des Actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux, portant les mêmes numéros que les titres annulés.

L'imputation des prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts, s'opérera en commençant par les versements non effectués.

L'excédant, s'il en existe, sera déposé dans la caisse de la Société et y sera tenu à la disposition de l'Actionnaire exproprié.

Art. 14.

La négociation de toute Action qui ne porte pas la mention régulière de tous les versements échus est nulle de plein droit.

Art. 15.

Les Actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de leurs Actions.

per conto ed a spese, rischio e pericolo dei debitori morosi.

Art. 13.

I titoli delle Azioni per tal modo vendute riescono nulli di pien diritto, ed altri nuovi ne saranno rimessi al compratore portanti gli stessi numeri dei titoli annullati.

Il prezzo che si ricaverà dalla vendita delle Azioni sarà applicato innanzi tutto (deduzione fatta delle spese e degl' interessi) a saldare i versamenti non effettuati.

Quando dopo ciò vi fosse un residuo, lo si depositerà nella cassa sociale, dove sarà tenuto a disposizione dell'Azionista espropriato.

Art. 14.

La negoziazione di Azioni che non portino la regolare quitanza di tutti i versamenti scaduti, è nulla di pien diritto.

Art. 15.

Gli Azionisti non sono impegnati che sino alla concorrenza del capitale rappresentato dalle loro Azioni.

Art. 16.

En cas de perte, de vol ou de destruction d'une Action ou d'un coupon, l'annulation de ces titres sera poursuivie par l'ayant-droit devant le tribunal de commerce respectif des villes où siége l'un ou l'autre des Conseils d'administration, et le décret par lequel le tribunal mettra en demeure le détenteur de l'Action ou du coupon dovra, dans tous les cas, être inséré par trois fois dans les deux gazettes officielles des capitales où siégent les deux Conseils.

Art. 16.

In caso di perdita, furto o distruzione di un'Azione o di un tagliando, il loro annullamento sarà giudizialmente chiesto dall' avente diritto davanti il rispettivo Tribunale di commercio di una delle città ove hanno sede i Consigli d'amministrazione. Il decreto col quale il Tribunale diffiderà il detentore dell'Azione o del vaglia, dovrà sempre essere inserto per tre volte nelle due gazzette ufficiali delle capitali ove siedono i due Consigli.

TITRE III.

Administration de la Société.

Art. 17.

La Société est représentée :

a) Par l'Assemblée générale des Actionnaires ;

b) Par les Conseils d'administration et par le Comité de Paris;

c) Par les chefs do service dont il est question à l'art. 47.

TITOLO III.

Amministrazione della Società.

Art. 17.

La Società è rappresentata:

a) Dall'Assemblea generale degli Azionisti;

b) Dai Consigli d' amministrazione e dal Comitato di Parigi;

c) Dai capi di servizio di cui all'articolo 47.

a.

Assemblée générale.

Art. 18.

L'Assemblée générale constituée conformément aux statuts prononce sur toutes les affaires dont la décision lui est réservée exclusivement, ou qui lui sont soumises par les Conseils d'administration dans les formes réglées par l'art. 38.

Les décisions prises dans les limites des lois générales et des statuts obligent tous les Actionnaires.

Art. 19.

Sont exclusivement réservés à la décision de l'Assemblée générale les objets suivants:

a) La nomination des administrateurs, la confirmation de ceux élus conformément à l'art. 34 et la fixation des indemnités à leur allouer ;

b) L'examen et l'approbation des comptes annuels;

c) La fixation du dividende annuel;

d) La décision sur l'acquisition, la concession ou la prise à bail de nouvelles lignes ;

a.

Assemblea generale.

Art. 18.

L'Assemblea generale, costituita in conformità degli Statuti, pronunzia su tutti gli affari la cui decisione le è esclusivamente riservata o che le sono presentati dai Consigli d'amministrazione nella forma stabilita nell'articolo 38.

Le decisioni prese nei limiti delle leggi generali e degli Statuti obbligano tutti gli Azionisti.

Art. 19.

Sono esclusivamente riservati alla decisione dell'Assemblea generale i seguenti oggetti:

a) La nomina degli amministratori, la conferma di quelli eletti conformemente all'articolo 34 e la fissazione delle indennità da assegnarsi ai medesimi;

b) L'esame e l'approvazione dei rendiconti annuali;

c) La determinazione della quota di dividendo annuale;

d) La decisione intorno agli acquisti, alle concessioni o locazioni di nuove linee;

e) L'augmentation du fonds social par l'émission de nouvelles Actions ou par voie d'emprunt ;

f) La dissolution de la Société avant l'expiration de la concession ou la prolongation au-delà de ce terme;

g) La disposition du fonds de réserve en cas de dissolution avant la fin ou au terme de la concession, comme aussi en cas de rachat par l'un ou l'autre des deux Gouvernements après le terme de trente ans;

h) Les modifications ou additions aux statuts.

L'approbation des Gouvernements respectifs sera nécessaire pour l'exécution des décisions spécifiées aux lettres *d, e, f* et *h*.

Art. 20.

L'Assemblée générale se réunit chaque année à Paris avant le 31 mai.

Elle se réunit en outre toutes les fois que les Conseils d'administration en reconnaîtront l'utilité.

Art. 21.

La convocation de l'Assemblée

e) L'aumento del fondo sociale o coll'emissione di nuove Azioni o col mezzo d'imprestiti;

f) Lo scioglimento della Società prima che sia spirata l'epoca fissata dalla concessione, o la prolungazione della medesima oltre il predetto termine;

g) Il disporre del fondo di riserva in caso di scioglimento della Società prima del, ovvero al termine fissato dalla concessione, come pure in caso di riscatto operato dopo un periodo di trent'anni da uno dei due Governi più volte nominati;

h) Le modificazioni o le aggiunte da farsi agli Statuti.

Affinchè le decisioni specificate alle lettere *d, e, f, h* abbiano forza esecutiva è necessaria l'approvazione del rispettivo Governo interessato.

Art. 20.

L'Assemblea generale si riunisce ogni anno a Parigi prima del trentuno maggio; si raduna inoltre ogni qual volta i Consigli d'amministrazione ne riconoscono l'utilità.

Art. 21.

La convocazione dell'Assemblea

générale est faite par le Comité de Paris, moyennant un avis publié trente jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion. Cet avis est inséré dans les journaux indiqués à l'article 11.

Art. 22.

Lorsque l'Assemblée générale aura à délibérer sur des objets autres que ceux indiqués aux lettres *a, b, c* (art. 19), l'avis de convocation devra indiquer ces objets expressément, et l'Assemblée générale ne pourra délibérer valablement que sur les objets ainsi spécifiés dans la publication.

Art. 23.

L'Assemblée générale se compose de tous les Actionnaires propriétaires d'au moins quarante Actions.

Ne pourront y assister que les Actionnaires qui auront déposé leurs titres, au plus tard quatorze jours avant la réunion, dans les caisses indiquées par les Conseils d'administration.

Art. 24.

Les Actionnaires qui veulent pren-

generale si fa per cura del Comitato di Parigi, mediante un avviso pubblicato almeno trenta giorni prima dell'epoca fissata per la riunione ed inserito nei giornali indicati all'articolo 11.

Art. 22.

Allorquando l'Assemblea generale sia chiamata a deliberare sopra oggetti diversi da quelli indicati alle lettere *a, b, c* (articolo 19), l'avviso di convocazione dovrà fare espressa menzione degli oggetti da porsi in deliberazione, e l'Assemblea non potrà validamente deliberare che sopra quelli specificati nell'avviso pubblicato.

Art. 23.

L'Assemblea generale si compone di tutti gli Azionisti proprietarj di almeno quaranta Azioni.

Non potranno assistervi che quegli Azionisti i quali, quattordici giorni almeno prima della riunione, abbiano depositati i loro titoli nelle casse indicate dai Consigli d'amministrazione.

Art. 24.

Gli Azionisti che vogliono pren-

dre part aux délibérations doivent ou assister en personne à l'Assemblée, ou s'y faire représenter par un autre Actionnairo muni de pouvoirs écrits et ayant lui-même le droit d'assistance à l'Assemblée. La forme des pouvoirs sera déterminée par le Comité de Paris.

Les représentants légaux de pupilles, de personnes sous curatelle, les chefs de communautés, d'établissements publics, de corporations, peuvent seuls prendre part aux délibérations sans être eux-mêmes Actionnaires.

dere parte alle deliberazioni dell'Assemblea, debbono o assistervi in persona, o farsi rappresentare da un altro Azionista, munito di mandato scritto, ed avente diritto per conto proprio di assistere all'Assemblea. La forma dei mandati sarà determinata dal Comitato di Parigi.

I rappresentanti legali dei pupilli, delle persone poste sotto curatela, i capi di comunità, di pubblici stabilimenti o di corporazioni che sieno proprietarj di Azioni, sono i soli che, quand'anche non sieno Azionisti essi stessi, possono prendere parte alle deliberazioni.

Art. 25.

Les votes sont émis publiquement, à moins quo vingt membres ne réclament le scrutin secret.

Les nominations se font par bulletins de vote, à moins de décision contraire de l'Assemblée générale.

Art. 25.

Nell'Assemblea si delibererà per voto pubblico, a meno che venti membri non reclamino il voto per iscrutinio secreto.

Le nomine si faranno per voto scritto sopra apposita scheda, a meno che l'Assemblea generale decida diversamente.

Art. 26.

La possession de quarante Actions donne droit à une voix.

Le même Actionnaire ne peut

Art. 26.

Il possesso di quaranta Azioni dà diritto ad un voto.

Tuttavia uno stesso Azionista non

cependant réunir plus de dix voix en son nom personnel, ni plus de vingt voix tant en son nom personnel que comme fondé de pouvoirs d'autres Actionnaires ayant droit de vote.

Art. 27.

Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité absolue dans tous les cas où les présents statuts n'en disposent pas autrement. Elles ne sont valables que si l'Assemblée compte au moins cinquante Actionnaires présents, et si les Actions déposées par eux représentent au moins le vingtième du fonds social en Actions.

Art. 28.

Dans le cas où les conditions prescrites par l'art. 27 pour la validité des décisions de l'Assemblée ne seraient point remplies, il sera convoqué une nouvelle Assemblée dont les décisions seront valables, quel que soit le nombre des Actionnaires présents et des Actions représentées par eux.

Les décisions à prendre dans cette seconde Assemblée ne pourront porter que sur les objets contenus dans l'ordre du jour de la première.

può avere più di dieci voti per conto proprio, nè può riunire più di venti voti, tanto a nome suo, quanto in qualità di mandatario di altri Azionisti aventi diritto a votare.

Art. 27.

Le decisioni dell'Assemblea generale, in tutti i casi in cui i presenti Statuti non dispongono altrimenti, sono prese a maggioranza assoluta di voti. Desse non sono valide se l'Assemblea non si compone di almeno cinquanta Azionisti presenti, e se le Azioni rappresentate da questi nonarrivano almeno al ventesimo del fondo sociale in Azioni.

Art. 28.

Avvenendo il caso che le condizioni prescritte all'articolo 27 per la validità delle decisioni suddette non sieno adempiute, sarà convocata una nuova Assemblea, le cui decisioni saranno valide, qualunque sia per essere il numero degli Azionisti presenti e delle Azioni rappresentate da essi.

Le decisioni da prendersi in questa seconda Assemblea non potranno versare che sugli oggetti contenuti nell'ordine del giorno della prima.

La convocation de la seconde Assemblée sera faite dans la forme prescrite par l'art. 21, avec l'indication que les décisions de la nouvelle Assemblée seront prises sans égard au nombre des Actionnaires présents et des Actions qu'ils représentent.

Le délai entre la convocation et la réunion est réduit à vingt jours.

Art. 29.

Pour décider sur les objets spécifiés dans l'art. 19 sous les lettres *d, e, f, h,* l'Assemblée doit être composée d'au moins soixante Actionnaires présents ou représentés, possédant au moins le cinquième du fonds social. Les décisions doivent être prises à la majorité des deux tiers des voix.

Dans le cas où sur une première convocation, les Actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède pour la validité des opérations de l'Assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à trente jours d'intervalle au moins.

Les délibérations de l'Assemblée générale réunie en vertu de cette

La convocazione di questa seconda Assemblea avrà luogo nelle forme prescritte dall' articolo 21, colla indicazione sull'avviso che le decisioni che vi si prenderanno saranno valide indipendentemente dal numero degli Azionisti presenti o delle Azioni da essi rappresentate.

L' intervallo fra la convocazione e la riunione di questa seconda Assemblea è ridotto a soli venti giorni.

Art. 29.

Per decidere intorno agli oggetti specificati nell'articolo 19 alle lettere *d, e, f, h,* l'Assemblea deve esser composta di almeno sessanta Azionisti presenti, proprietarj o rappresentanti un quinto almeno del fondo sociale.

Tali decisioni devono essere prese alla maggioranza di due terzi dei voti.

Qualora in una prima riunione gli Azionisti presenti non soddisfacessero alle condizioni prescritte all' alinea precedente per la validità delle operazioni dell'Assemblea, si procederà, dopo un intervallo di trenta giorni almeno, ad una seconda riunione.

Le deliberazioni dell'Assemblea

seconde convocation, seront valables pourvu que les Actionnaires présents, au nombre de cinquante, représentent au moins le dixième des Actions émises.

Art. 30.

L'Assemblée générale est présidée par le Président du Comité de Paris, et, à son défaut, par l'administrateur désigné par le Comité pour le remplacer.

Les fonctions de scrutateur seront remplies par les deux plus forts Actionnaires, et en cas de refus, par les deux qui viendront après jusqu'à acceptation.

Art. 31.

Les décisions de l'Assemblée générale seront constatées dans un procès-verbal rédigé par le secrétaire et signé par le Président, par les deux scrutateurs, par le secrétaire et par les Commissaires des Gouvernements intéressés.

Le rapport fait à l'Assemblée et les décisions prises par elle seront imprimés et publiés.

generale in questa seconda riunione saranno valide quando gli Azionisti presenti, non minori di cinquanta, rappresentino almeno un decimo delle Azioni emesse.

Art. 30.

L'Assemblea generale è presieduta dal Presidente del Comitato di Parigi, ed in sua assenza da un amministratore scelto dal Comitato per surrogarlo.

Le funzioni di scrutatore sono disimpegnate dai due Azionisti possessori del maggior numero di Azioni, ed in caso di rifiuto, dai due altri che per importanza di possidenza loro succedono immediatamente, e così di seguito, finchè vi sia chi le accetti.

Art. 31.

Le decisioni dell'Assemblea generale sono registrate in un processo verbale redatto dal segretario, e firmato dal Presidente, dai due incaricati dello scrutinio, dal segretario e dai Commissarj dei Governi interessati.

I rapporti fatti all'Assemblea e le decisioni da essa adottate sono stampate e fatte di pubblica ragione.

b.

Conseils d'administration et Comité de Paris.

Art. 32.

La Société est administrée par deux Conseils d'administration indépendants: l'un, pour les lignes situées sur le territoire autrichien; l'autre, pour celles situées dans les États de S. M. le roi Victor-Emmanuel.

Les questions d'intérêt général sont réglées ainsi qu'il est dit à l'art. 38.

Art. 33.

Le Conseil d'administration de chacun des deux réseaux se composera de vingt et un membres, savoir:

1° Treize membres domiciliés dans chacun des deux États, dont dix au moins seront citoyens de chacun de ces États.

2° Huit membres résidant à Paris et à Londres.

Les administrateurs résidant à Paris et à Londres forment un Comité dont les attributions sont déterminées par l'art. 37.

b.

Consigli d'amministrazione e Comitato di Parigi.

Art. 32.

La Società è amministrata da due Consigli di amministrazione indipendenti, l'uno per le linee situate nel territorio austriaco, e l'altro per quelle che percorrono gli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele.

Le questioni d'interesse generale saranno decise nel modo stabilito all'articolo 38.

Art. 33.

Il Consiglio d'amministrazione di ciascuno dei due gruppi di ferrovie si compone di ventun membri, vale a dire:

1.° Di tredici membri domiciliati rispettivamente in ciascuno dei due Stati, dei quali dieci almeno devono essere cittadini dello Stato rispettivo;

2.° Di otto membri residenti a Parigi ed a Londra.

Gli amministratori residenti a Parigi ed a Londra costituiscono un Comitato, le di cui attribuzioni sono determinate dall'articolo 37.

Art. 34.

Les membres du Conseil d'administration sont nommés par l'Assemblée générale.

Leurs fonctions durent cinq années.

Le remplacement s'opère par cinquième, séparément pour chacun des Conseils, par un tirage au sort qui aura lieu à l'Assemblée générale ordinaire. Le sort détermine celle des cinq années dans lesquelles le renouvellement se fait pour un nombre moindre.

Les membres sortants sont rééligibles.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent Actions qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions, et qui seront déposées dans les caisses désignées à l'article 11.

Art. 35.

Si un membre du Conseil cesse ses fonctions dans le cours d'une année, il sera pourvu à son remplacement provisoire par le Conseil auquel il appartient, d'après les prescriptions et conditions contenues à

Art. 34.

I membri del Consiglio d'amministrazione sono nominati dall'Assemblea generale.

Le loro funzioni durano per cinque anni.

Il rinnovamento dei membri si opera separatamente per ciascuno dei due Consigli in proporzione di un quinto per mezzo di estrazione a sorte, che avrà luogo all'Assemblea generale ordinaria. La sorte deve decidere in quale o quali dei cinque anni il rinnovamento dovrà limitarsi ad un numero minore.

I membri che sortono sono rieleggibili.

Ciascun amministratore deve esser proprietario di cento Azioni, le quali saranno inalienabili per tutto il tempo in cui il medesimo rimarrà in funzione, e saranno depositate nelle casse indicate all'articolo 11.

Art. 35.

Accadendo il caso che un membro del Consiglio cessi dalle sue funzioni nel corso di un anno, si provvederà al suo provvisorio surrogamento per cura del Consiglio cui appartiene, giusta le prescri-

l'article 34. Ce choix sera soumis à l'approbation de la plus prochaine Assemblée générale.

Les fonctions des administrateurs ainsi nommés ne durent que le temps pendant lequel leurs prédécesseurs devaient rester encore en exercice.

zioni e condizioni contenute nell'articolo 34. La scelta del nuovo membro sarà sottoposta all'approvazione della prossima Assemblea generale.

Le funzioni degli amministratori nominati in via provvisoria dureranno solo per tutto quel tempo per cui gli amministratori da essi surrogati avrebbero dovuto rimanere in esercizio.

Art. 36.

Chacun des deux Conseils, ainsi que le Comité de Paris, choisiront tous les deux ans un Président et un Vice-président.

A l'expiration de leurs fonctions, les Présidents et les Vice-présidents, sont rééligibles.

En cas d'absence du Président et du Vice-président, les Conseils ou le Comité désigneront un de leurs membres pour présider.

Art. 36.

Ciascuno dei Consigli ed il Comitato di Parigi eleggeranno ogni due anni un Presidente ed un Vice-presidente.

Allo spirare delle loro funzioni i Presidenti e di Vice-presidenti sono rieleggibili.

In caso di assenza del Presidente e del Vice-presidente, i Consigli ed i Comitati eleggono uno dei loro membri per disimpegnarne le funzioni.

Art. 37.

Le Comité de Paris représente la Société dans ses rapports avec les Actionnaires à Paris et à Londres.

Art. 37.

Il Comitato di Parigi rappresenta la Società ne' suoi rapporti cogli Azionisti a Parigi ed a Londra.

Art. 38.

Lorsqu'il y aura lieu de délibérer sur l'une des questions énumérées

Art. 38.

Dovendosi deliberare sopra uno degli oggetti enumerati all'art. 19,

à l'article 19 ou sur toute autre question à soumettre à la délibération de l'Assemblée générale, ou concernant les intérêts généraux de la Société, et spécialement sur l'établissement du budget général, la question sera soumise à la décision de chacun des deux Conseils intéressés, et, en cas de désaccord entre eux, à une réunion générale convoquée à Paris par les soins du Président du Comité.

Cette réunion se composera de cinq membres délégués à cet effet par chaque Conseil et choisis par les administrateurs résidants et parmi eux, et de trois membres délégués par le Comité de Paris.

Chacun des Conseils peut, ainsi que le Comité, prendre l'initiative sur les affaires ainsi réservées et demander que les propositions soient soumises au mode de délibération prescrit par le paragraphe précédent.

e sopra qualsiasi altro argomento da sottomettersi alla deliberazione dell'Assemblea generale, o concernente gl'interessi generali della Società, e specialmente sulla compilazione del preventivo generale, la questione sarà dapprima sottoposta a ciascuno dei due Consigli d'amministrazione. In caso di disaccordo fra loro sarà decisa in una riunione generale dei due Consigli, che avrà luogo a Parigi dietro invito del Presidente del Comitato.

Tale riunione sarà composta di dieci membri delegati per giusta metà da ciascuno dei due Consigli d'amministrazione, e scelti nel proprio grembo dagli amministratori residenti, e di tre membri delegati dal Comitato di Parigi.

Ciascuno dei Consigli, nonchè il Comitato, può prendere l'iniziativa sugli affari così riservati, e chiedere che le proposizioni relative vengano sottoposte al sistema di deliberazione prescritto dal presente articolo.

Art. 39.

Les deux Conseils d'administration sont investis des pouvoirs les plus étendus pour la gestion des

Art. 39.

I due Consigli d'amministrazione sono rivestiti dei più estesi poteri per la gestione degli affari della

affaires de la Société dans les limites fixées pour chacun d'eux par les articles précédents.

Ils agiront, dans tous les cas, à l'égard des affaires concernant leurs réseaux respectifs, comme pourrait le faire toute personne capable et maîtresse de ses droits.

Ils auront le droit de déléguer leurs propres pouvoirs à un ou plusieurs de leurs membres, ou à des employés de la Société, ou à toute autre personne.

Ils donneront dans ce cas des pouvoirs spéciaux, ou régleront les délégations par des ordres de service.

Art. 40.

Les actes concernant les transferts de rente et d'effets publics, les actes d'acquisitions, de ventes et d'échanges de propriétés immobilières, les transactions, marchés et autres actes engageant la Société, les acquits, les endossements, ainsi que les traites et mandats sur les banquiers et sur tous les dépositaires de fonds de la Société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse à un seul administrateur, ou à toute autre personne.

Società entro i limiti stabiliti per ciascuno di essi dagli articoli precedenti.

Essi procederanno in tutti i casi, relativamente agli affari concernenti la rete di ferrovie rispettiva, come potrebbe farlo ogni persona in pieno esercizio e possesso d'ogni suo diritto.

Essi potranno delegare i propri poteri ad uno o più fra loro, o ad impiegati della Società, ed anche ad altre persone.

Essi rilascieranno in questi casi dei poteri speciali, o regoleranno le delegazioni col mezzo d'ordini di servizio.

Art. 40.

Gli atti concernenti le trasferte di rendite e di effetti pubblici, gli atti di acquisto, di vendita e di cambio di proprietà immobiliari, le transazioni, i contratti ed altri atti impegnanti la Società, le quitanze, le girate, come anche le tratte ed i mandati sui banchieri e su tutti i depositari di fondi sociali, debbono esser firmati da due amministratori, salvo il caso di una espressa delegazione ad un solo amministratore od a qualsiasi altra persona.

Dans ce dernier cas, la procuration donnée sera en forme légale et enregistrée.

In quest'ultimo caso la procura data dovrà essere in forma legale e registrata.

Art. 41.

L'administration de chaque réseau et des établissements y compris, confiée à chacun des Conseils, sera complètement indépendante et entièrement distincte dans les limites des attributions fixées par les présents statuts.

Art. 41.

L'Amministrazione della rete e degli stabilimenti in essa compresi, confidata a ciascuno dei Consigli, sarà completamente indipendente ed intieramente distinta nei limiti delle attribuzioni fissate dai presenti statuti.

Art. 42.

Les administrateurs faisant partie d'un Conseil ou du Comité et qui ne résideraient pas à leur siége, pourront, lorsqu'ils n'assisteront pas aux séances, se faire représenter par un membre de leur Conseil ou de leur Comité, ou bien envoyer leur vote par écrit.

Un membre présent ne peut être fondé de pouvoirs que d'un seul de ses collègues absents.

Art. 42.

Gli amministratori appartenenti ad uno dei due Consigli, ovvero al Comitato, che non abbiano domicilio nella sede rispettiva di essi, ogni qual volta non assistano alle sedute, potranno farsi rappresentare presso i Consigli ed il Comitato da un membro loro collega, od avranno diritto di mandare il loro voto per iscritto.

Ciascuno dei membri presenti alle sedute non può ricevere mandato di rappresentanza che da un solo de' suoi colleghi assenti.

Art. 43.

Les deux Conseils se réunissent sur la convocation du Président au moins deux fois par mois et aussi

Art. 43.

I due Consigli d'amministrazione si radunano dietro convocazione del rispettivo Presidente. Le sedute del

souvent que l'intérêt de la Société l'exige.

Les décisions sont prises à la majorité absolue, et en cas de partage la voix dn Président, est prépondérante.

La présence de cinq membres est nécessaire pour la validité des délibérations.

La présence de neuf membres est nécessaire pour que la réunion en Conseil général dont il est question à l'article 38 puisse délibérer.

Art. 44.

Les membres de chaque Conseil sont convoqués pour toutes les séances cinq jonrs au moins avant la réunion. En cas d'nrgence, la convocation pourra être faite par le Président à plus bref délai.

La convocation devra être faite dix jours d'avance lorsqn'il s'agira d'affaires importantes, ainsi que ponr la réunion générale prévue à l'article 38.

Les procès-verbaux des séances

Consiglio d'amministrazione avranno luogo due volte al mese almeno, ed in generale ogni qual volta l'interesse della Società lo esiga.

Le decisioni vi si prendono a maggioranza assoluta di voti, ed in caso di parità di voti, quello del Presidente sarà preponderante.

È necessaria la presenza di cinque membri per la validità di ogni deliberazione.

La presenza di nove membri è necessaria affinchè la riunione del Consiglio generale, di cui è fatta parola all'articolo 38, possa deliberare.

Art. 44.

I membri di ciascun Consiglio sono convocati ordinariamente cinque giorni almeno prima delle sedute. In caso di urgenza la convocazione può essere fatta dal Presidente entro un termine più breve.

Nei casi in cui debbansi trattare affari importanti, e per le riunioni generali, di cui all'articolo 38, la convocazione dovrà farsi dieci giorni prima della seduta.

I processi verbali delle sedute dei

des Conseils seront signés par le Président, par un membre du Conseil et par le secrétaire.

Art. 45.

Sur le produit net du réseau entier déduction faite des charges énumérées à l'article 49, il sera prélevé 5 0/0 pour la rémunération des Conseils d'administration et des Chefs de service. Un tiers de ce prélèvement sera réparti entre les Chefs de service des deux réseaux, dans la proportion des produits bruts, et distribué par chacun des Conseils d'administration entre les Chefs de service.

Le surplus sera réparti jusqu'au 1er Janvier 1863 entre les membres des deux Conseils d'administration dans la proportion suivante:

Aux administrateurs résidant en Autriche, 45 0/0 (réseau administré 2,450 kilomètres);

Aux administrateurs résidant dans les États de S. M. le roi Victor-Emmanuel (Italie), 30 0/0 (réseau administré 751 kilomètres);

Aux administrateurs résidant à Paris et à Londres, 25 0/0.

Après le 1er Janvier 1863, la répartition entre les administrateurs des deux Conseils aura lieu dans la

Consigli saranno firmati dal Presidente, da un membro del Consiglio e dal segretario.

Art. 45.

Sul prodotto netto dell'intera rete di ferrovie sociali, deduzione fatta degli oneri enumerati all'articolo 49, si preleverà il cinque per cento a titolo di rimunerazione dei Consigli d'amministrazione e dei Capi di servizio. Un terzo d'un tale prelevamento sarà ripartito fra le due reti in proporzione dei rispettivi prodotti brutti, e distribuito da ciascun Consiglio ai rispettivi Capi di servizio.

L'eccedenza sarà ripartita, sino al 1.° Gennaio 1863, fra i membri dei due Consigli d'amministrazione nelle proporzioni seguenti:

Agli amministratori residenti in Austria il quarantacinque per cento (rete amministrata 2,450 chilometri);

Agli amministratori residenti negli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele il trenta per cento (rete amministrata 751 chilometri);

Agli amministratori residenti a Parigi ed a Londra il 25 per cento.

Dopo il 1.° Gennaio 1863 il riparto fra i membri dei due Consigli avrà luogo nella proporzione dei

proportion des produits nets de chacun des réseaux.

Art. 46.

Les administrateurs ne sont responsables des décisions et des actes du Conseil d'administration que dans la mesure fixée par la loi pour les mandataires.

c.

Chefs de service.

Art. 47.

Les Chefs supérieurs de service sont chargés et sont responsables de l'exécution des décisions du Conseil et des détails de la gestion des affaires de la Société, dans les limites fixées par ces décisions.

Ils sont nommés et révoqués par le Conseil respectif qui fixe leurs attributions et leurs traitements.

Les Chefs de service assistent aux séances des Conseils avec voix consultative.

Ils ont sous leur direction tous les employés et agents et proposent au Conseil leurs nomination, révocation, traitement et gratifications.

prodotti netti di ciascuna delle due reti.

Art. 46.

Gli amministratori non sono mallevadori delle decisioni degli atti del Consiglio di amministrazione se non nelle misure dalla legge fissate rispetto ai mandatarj.

c.

Capi-servizio.

Art. 47.

I Capi superiori di servizio sono incaricati, sotto la loro responsabilità, di far eseguire le decisioni del Consiglio, e di dar passo ai dettagli della gestione degli affari sociali, e ciò nei limiti fissati da quelle stesse decisioni.

Essi sono nominati e rivocati dal Consiglio, da cui dipendono, il quale fissa le loro attribuzioni ed il loro stipendio.

I Capi-servizio assistono alle sedute dei Consigli, e vi hanno voce consultiva. Sono soggetti alla loro direzione tutti gl'impiegati ed agenti della Società, dei quali propongono al Consiglio le nomine, le revoche, gli stipendi e le gratificazioni.

TITRE IV.

Comptes annuels, intérêts, dividendes, fonds de réserve, amortissement.

Art. 48.

Les fonds provenant des versements sur les Actions et des émissions d'Obligations seront appliqués:

1.° A l'accomplissement des engagements pour les sommes à payer, conformément aux stipulations des Actes de concession en date du 14 Mars 1856 et du 23 Septembre 1858.

2.° Aux frais de la construction et de la mise en exploitation des chemins de fer indiqués dans lesdits Actes de Concession et dans la Convention annexée à la loi du 8 Juillet 1860.

3.° Au paiement des intérêts à 5 0/0 du capital engagé dans la construction de chaque ligne pendant la durée de la construction.

Art. 49.

Le bilan sera arrêté au 31 Décembre de chaque année, et soumis, avec les pièces justificatives, à l'examen et à l'approbation de l'Assemblée générale.

TITOLO IV.

Rendiconti annuali, interessi, dividendi, fondo di riserva, ammortizzazione.

Art. 48.

I fondi provenienti dai versamenti delle Azioni e dalla emissione di Obbligazioni saranno applicati:

1.° All'adempimento degli obblighi relativi al pagamento delle somme dovute in conformità delle stipulazioni stabilite negli Atti di concessione 14 Marzo 1856 e 23 Settembre 1858.

2.° Alle spese di costruzione ed apertura all'esercizio delle ferrovie indicate negli Atti di concessione suddetti, e nella Convenzione annessa alla legge dell'8 Luglio 1860.

3.° Al pagamento degli interessi al cinque per cento del capitale impiegato nella costruzione di ciascuna linea, durante l'eseguimento dei relativi lavori.

Art. 49.

Il bilancio sarà definitivamente chiuso al 31 Dicembre di ogni anno, e con ogni documento giustificativo verrà sottoposto all'esame ed all'approvazione dell'Assemblea generale.

Le produit net sera employé:

a) En premier lieu au paiement des intérêts et à l'amortissement des Obligations émises;

b) Au paiement des intérêts des Actions à 5 0/0;

c) A l'amortissement du capital des Actions.

Art. 50.

L'amortissement des Actions sera effectué à partir du commencement de l'année 1868, et de manière à ce que la totalité des Actions soit amortie pendant la durée de la concession.

Art. 51.

La désignation des Actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera publiquement chaque année, à l'époque et suivant les formes déterminées par les Conseils d'administration.

Les numéros des Actions sorties seront publiés conformément aux indications de l'art. 11.

Art. 52.

Les propriétaires des Actions désignées par le tirage recevront, outre le capital effectivement versé,

Il prodotto netto sarà impiegato:

a) Al pagamento degl'interessi ed all'estinzione delle Obbligazioni emesse dalla Società;

b) Al pagamento degli interessi delle Azioni in ragione del 5 per cento;

c) All'estinzione del capitale rappresentato dalle Azioni.

Art. 50.

L'ammortizzazione delle Azioni comincierà al principio dell'anno 1868, e proseguirà per modo che la totalità delle Azioni venga a trovarsi estinta al finire della concessione.

Art. 51.

Si determineranno le Azioni da estinguersi col mezzo di una estrazione a sorte, che avrà luogo pubblicamente ogni anno nell'epoca e secondo le forme determinate dai Consigli di amministrazione.

Il numero d'ordine delle Azioni estratte dovrà essere pubblicato giusta le prescrizioni dell'articolo 11.

Art. 52.

I proprietarj d'ogni Azione estratta riceveranno, oltre il capitale effettivamente versato, un'altra Azione

une Action de jouissance au porteur qui, sauf l'intérêt à 5 0/0 sur le capital des Actions, leur donnera sur l'excédant du produit net annuel un droit égal à celui des possesseurs d'Actions non amorties.

Art. 53.

Le produit de chacun des groupes désignés dans l'article 28 de l'acte de concession du 23 Septembre 1858, ainsi que de ceux constitués par la Loi du 8 Juillet 1860, après déduction des charges mentionnées à l'art. 49 et applicables à chaque groupe spécial, devra être employé, en premier lieu, au remboursement des avances qui auraient pu être faites en exécution de la clause de garantie stipulée dans l'Acte de concession du 23 Septembre 1858 ou par la Loi du 8 Juillet 1860.

Art. 54.

Il sera prélevé sur l'excédant du produit net, comme il résulte des indications des articles 49 et 53,

gratuita al portatore, che (escluso l'interesse del cinque per cento sul capitale delle Azioni) darà loro sull'eccedenza del prodotto netto annuale un diritto uguale a quello dei possessori di Azioni non ancora estratte.

Art. 53.

Il prodotto di ciascuno dei gruppi di ferrovie, di cui è cenno all'articolo 28 dell'atto di concessione del 23 Settembre 1858, come anche di quelli costituiti dalla Legge 8 Luglio 1860, e deduzione fatta dall'ammontare degli oneri menzionati nell'articolo 49, i quali sono applicabili a ciascun gruppo speciale, dovrà essere impiegato primieramente nel rimborso delle anticipazioni che per avventura fossero state fatte in adempimento della clausola relativa alla garanzia stipulata nell'Atto di concessione del 23 Settembre 1858, ovvero per la Legge dell'8 Luglio 1860.

Art. 54.

Sulla eccedenza del prodotto netto accertato giusta le indicazioni degli articoli 49 e 53 si preleverà il cin-

une somme de 5 0/0 au moins, destinée à constituer un fonds de réserve.

Art. 55.

Quand la réserve aura atteint une somme de 10 millions de francs, le prélèvement dont il est parlé à l'article précédent pourra être suspendu; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ladite somme.

Art. 56.

Le fonds de réserve est destiné à couvrir les dépenses de toute nature qui ne peuvent pas être regardées comme de simples dépenses d'entretien, telles que celles pour augmentation de matériel, renouvellement des voies, reconstruction des ouvrages d'art.

Art. 57.

La somme restant disponible, déduction faite de tous les prélèvements indiqués dans les articles précédents, sera répartie également comme dividende entre les propriétaires des Actions amorties ou non amorties.

que per cento almeno da destinarsi a costituire il fondo di riserva.

Art. 55.

Quando una tale riserva abbia raggiunta la somma di dieci milioni di franchi, il prelevamento, di cui all'articolo precedente, potrà essere sospeso per essere riattivato tosto che il fondo di riserva discenda al disotto della predetta somma.

Art. 56.

Il fondo di riserva è destinato a coprire le spese di ogni genere, che non riguardino la manutenzione, come sarebbero quelle occorrenti all'aumento del materiale, al rinnovamento dei binarj, ed alla ricostruzione delle opere d'arte.

Art. 57.

La somma rimasta disponibile dopo tutti i prelevamenti indicati dagli articoli precedenti, sarà ripartita ugualmente come dividendo fra i proprietarj delle Azioni estinte od ancora da estinguersi.

Art. 58.

Le paiement des intérêts et des dividendes, le remboursement des Actions amorties et la remise des Actions de jouissance aura lieu aux caisses désignées à l'article 11.

Art. 59.

Les dividendes et les intérêts des Actions qui n'auront pas été retirés dans le délai de cinq années, le capital des Actions amorties, les titres de jouissance et les dépôts dont il est fait mention à l'article 13 et qui n'auront pas été réclamés dans le délai de trente ans, sont acquis à la Société.

TITRE V.

Contestations, surveillance.

Art. 60.

Toutes les contestations sur l'application et l'exécution des présents statuts et sur les obligations qui en

Art. 58.

Il pagamento degli interessi e dei dividendi, il rimborso delle Azioni estratte e la consegna delle Azioni gratuite si opererà dalle casse, di cui all'articolo 11.

Art. 59.

I dividendi e gli interessi delle Azioni che non fossero ritirati nel periodo di anni cinque, il capitale delle Azioni estratte a sorte, i titoli gratuiti ed i depositi di cui all'articolo 13, che non fossero reclamati nel periodo di trent'anni, cadranno in proprietà della Società.

TITOLO V.

Contestazioni, sorveglianza.

Art. 60.

Tutte le contestazioni sul modo di applicare e di rendere esecutorj i presenti statuti, e sulle obbliga-

dérivent pour les Actionnaires, seront jugées par un tribunal arbitral.

Art. 61.

La procédure par arbitres sera réglée en Autriche d'après les prescriptions de l'Acte de concession du 23 Septembre 1858; et, dans les États de S. M. le roi Victor-Emmanuel, d'après les dispositions du Cahier des charges annexé à la Loi du 8 Juillet 1860.

Art. 62.

Les Gouvernements intéressés feront exercer par un ou plusieurs Commissaires le droit de surveillance qui leur appartient.

Les Commissaires auront le droit de prendre connaissance de la gestion des affaires de la Société en tant qu'elles concernent les intérêts généraux et ceux spéciaux au réseau concédé sur le territoire du Gouvernement respectif.

Ils auront à veiller à ce que la Société ne dépasse pas les limites de ses concessions, et à ce qu'elle observe exactement les conditions

zioni che ne derivano a carico degli Azionisti, saranno giudicate da un tribunale di arbitri.

Art. 61.

La procedura per arbitri sarà regolata in Austria secondo le prescrizioni dell'Atto 23 Settembre 1858, e negli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele secondo le disposizioni contenute nel Capitolato annesso alla Legge dell'8 Luglio 1860.

Art. 62.

I Governi interessati eserciteranno rispettivamente il diritto di sorveglianza loro spettante per mezzo di uno o più Commissarj amministrativi.

Questi Commissarj avranno il diritto di prendere cognizione della gestione degli affari della Società, per quanto concerne gl'interessi generali e per ciò che riflette gli interessi specialmente riferibili alla rete nel territorio del rispettivo Governo.

Essi dovranno invigilare a che la Società nulla faccia oltre i limiti delle accordate concessioni, ed osservi puntualmente le condizioni

des statuts et les prescriptions portées par la loi et les règlements.

Le traitement des Commissaires sera à la charge de la Compagnie; il sera fixé par le Gouvernement jusqu'à concurrence d'une somme annuelle de 9,000 livres, qui sera versée par la Compagnie dans les caisses de l'État.

Dispositions temporaires.

Art. 63.

Par dérogation à l'art. 19, les administrateurs désignés à l'art. 64 pour constituer la première administration de la Société sont autorisés à négocier, au mieux des intérêts de la Société:

1° Un emprunt de 250 millions de francs applicable à l'achèvement et à la construction des lignes cédées, concédées ou annexées en vertu de l'Acte de concession du 23 Septembre 1858 et de la Loi du 8 Juillet 1860;

2° Un emprunt spécialement applicable à la construction des lignes de l'Italie centrale dans les limites de la garantie stipulée par l'art. 2 de la Convention annexée à la Loi du 8 Juillet 1860.

degli statuti e le prescrizioni portate dalle leggi e dai regolamenti.

Lo stipendio di questi Commissarj sarà a carico della Società sino alla concorrenza della somma annua di lire novemila, la quale sarà versata dalla Società nelle casse dello Stato.

Disposizioni transitorie.

Art. 63.

In deroga all'articolo 19, gli amministratori indicati all'articolo 64 per costituire la prima Amministrazione della Società sono autorizzati a negoziare alle migliori condizioni possibili:

1.° Un imprestito di duecento cinquanta milioni di franchi da destinarsi al compimento ed alla costruzione delle linee cedute, concesse od annesse in forza dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858 e della Legge 8 Luglio 1860;

2.° Un imprestito specialmente applicabile alla costruzione delle linee dell'Italia Centrale entro i limiti della garanzia stipulata coll'articolo 2 della Convenzione annessa alla Legge dell'8 Luglio 1860.

Art. 64.

Par dérogation à l'art. 34, le Conseil d'administration, pour les lignes situées dans les États de S. M. le roi Victor-Emmanuel, sera composé, pour la première fois, comme il suit:

Paleocapa, comm. Pierre, sénateur du royaume, président.
D'Adda nob. Charles, sénateur.
Bevilacqua marquis Charles, sénateur.
Bignami Enée.
Bolmida baron Vincent.
Brot chevalier Charles.
Guglianetti comm. François.
Landau chevalier Horace.
Pepoli marquis Joachim-Napoléon.
Peruzzi comm. Ubaldin.
Porro comte Alexandre, sénateur.
Restelli av. François.
Rorà Lucerna marquis Emmanuel.
Bartholony François.
Blount Edouard.
De Ferrari sénateur Raphaël, duc de Galliera.
De Langsdorff baron.
De la Rosière E.
De Rothschild, baron James, président du Comité de Paris.
De Rothschild baron Lionel.
Simons. E.

Art. 65.

Le tirage au sort prévu à l'art. 34, commencera à l'Assemblée générale de 1864.

Turin, 26 Janvier 1861

Signé: Paulin Talabot.

Art. 64.

In deroga all'articolo 34, il Consiglio d'amministrazione per le linee che percorrono gli Stati di S. M. il re Vittorio Emanuele sarà composto per la prima volta come segue:

Paleocapa commendatore Pietro, senatore del regno, presidente.
D'Adda nobile Carlo, senatore.
Bevilacqua marchese Carlo, senatore.
Bignami Enea banchiere.
Bolmida barone Vincenzo, banchiere.
Brot cavaliere Carlo, banchiere.
Guglianetti commendatore Francesco.
Landau cavaliere Orazio.
Pepoli marchese Gioachimo Napoleone.
Peruzzi commendatore Ubaldino.
Porro conte Alessandro, senatore.
Restelli avvocato Francesco.
Rorà Lucerna marchese Emanuele.
Bartoloni Francesco.
Blount Edoardo.
De Ferrari duca di Galliera Raffaele, senatore.
De Langsdorff barone.
De la Rosière E.
De Rothschild barone James, presidente del Comitato di Parigi.
De Rothschild, barone Lionello.
Simons Ernesto.

Art. 65.

L'estrazione a sorte, di cui all'articolo 34, avrà luogo per la prima volta all'Assemblea generale del 1864.

Torino, il 26 Gennajo 1861.

Firmato: Paulin Talabot

Text.

Uebereinkommen

abgeschlossen von dem k. k. Finanz-Ministerium mit dem Verwaltungsrathe der südlichen Staats-, lomb.-venetian, und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft.

In Folge Allerhöchster Ermächtigung vom 26 *September* 1861.

Nachdem durch die in Folge des Züricher Friedens erfolgte Abtretung eines Theiles der Lombardie an die sardinische Regierung einige Aenderungen in der Concessions-Urkunde und in den Statuten der südlichen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft sich erforderlich darstellen [1]), und nachdem sich über die Interpretation dieser Concessions-Urkunde überhaupt einige Differenzen ergeben haben, deren Ausgleichung wünschenswerth erscheint, so wurde in beiden Beziehungen folgendes Uebereinkommen verabredet.

Art. 1.

Die in dem Züricher Friedensvertrage rücksichtlich der lombardi-

[1]) Die betreffenden Artikel des Züricher Friedens finden sich in der gegenwärtigen Sammlung auf Seite 208 abgedruckt.

Traduzione.

CONVENZIONE

stipulata dall' I. R. Ministero delle finanze col Consiglio d'amministrazione della Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell' Italia Centrale.

In seguito a Sovrana autorizzazione del 26 *Settembre* 1861.

Per l'avvenuta cessione d'una parte della Lombardia al Governo Sardo in forza della pace di Zurigo [1], risultando necessarie alcune modificazioni negli Atti di concessione e negli statuti della Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, ed essendo pure desiderabile di appianare alcune differenze elevatesi sulla interpretazione di tali Atti di concessione, venne per ambi detti scopi conchiusa la seguente Convenzione:

Art. 1.

Le disposizioni stabilite nel trattato di pace di Zurigo riguardo

(1) *Nota.* Gli articoli rispettivi della pace di Zurigo sono riportati nella presente raccolta a pagina 208.

schen Eisenbahnstrecken getroffenen Verfügungen sind selbstverständlich auch für die südliche Staats-, lomb.-venet. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft verbindlich, und dieselbe verpflichtet sich, nach diesen Bestimmungen sich zu benehmen.

Art. 2.

Die von der gedachten Eisenbahn-Gesellschaft mit der königl. sardinischen Regierung rücksichtlich der lombardischen (in Folge des Züricher Friedensvertrages auf dem abgetretenen Gebiete gelegenen) Eisenbahnstrecken abgeschlossene Convention vom 25 Juni 1860 [1]), wird unter den Bedingungen des

alle linee ferroviarie lombarde vincolano ben inteso, anche la Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale, e la medesima si obbliga ad attenervisi.

Art. 2.

La Convenzione del 25 Giugno 1860 (1) stipulata dalla suddetta Società ferroviaria col R. Governo Sardo relativamente alle linee ferroviarie lombarde (situate sul territorio ceduto in seguito al trattato di pace di Zurigo) viene approvata sotto le condizioni della presente Convenzione. All'incontro, l'Ammi-

[1]) Die Gesellschaft hat unterm 25 Juni 1860 mit der k. italien. Regierung ein Uebereinkommen abgeschlossen, in welchem letztere zwar alle concessionsmässigen Rechte, welche die Gesellschaft durch die mit der österreichischen Regierung unterm 14 März 1856, 8 April 1857 und 23 September 1858 abgeschlossenen Uebereinkommen, sowie durch die mit den Regierungen von Oesterreich, Parma, Modena und Toscana und den päpstlichen Staaten abgeschlossene Convention vom 17. März 1856 (rücksichtlich der central-italien: Bahn) erworben hat, anerkannt und bestätiget hat, aber nur unter Vorbehalt jener Modificationen, welche in einer dem Uebereinkommen angehängten Concessions-Urkunde festgesetzt wurden.

Diese Urkunde regelt nunmehr alle Rechte und Verpflichtungen der Gesellschaft rücksichtlich des

(1) *Nota*. La Società ha stipulato in data 25 Giugno 1860 una Convenzione col R. Governo Italiano, nella quale il medesimo riconobbe e confermò tutti i diritti di concessione, che la Società acquistò mediante le Convenzioni 14 Marzo 1856, 8 Aprile 1857 e 23 Settembre 1858 conchiuse col Governo Austriaco, come pure mediante la Convenzione 17 Marzo 1856 stipulata per la Ferrovia dell'Italia Centrale coi Governi dell'Austria, di Parma, di Modena, di Toscana e degli Stati Pontifici; sotto la riserva soltanto di quelle modificazioni che vennero stabilite in un Atto di concessione allegato alla Convenzione.

Quest'Atto regola ora tutti i diritti e gli obblighi della Società relativamente alla rete fuori del terri-

gegenwärtigen Uebereinkommens genehmiget. Dagegen werden die von der genannten Eisenbahn-Gesellschaft mit der königl. sardinischen Regierung rücksichtlich der central-italienischen Eisenbahn getroffenen Verabredungen von der österr. Staats-Verwaltung mit Verwahrung des Rechtspunktes lediglich als ein factisch bestehendes Verhältniss zur Kenntniss genommen.

Art. 3.

Die südliche Staats-, lomb.-venet. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft verzichtet übrigens, insolange die früheren Rechtsverhältnisse rücksichtlich der central-italienischen Eisenbahn nicht wieder hergestellt werden, gegenüber der österr. Regierung auf alle wie immer gearteten Ansprüche, welche ihr aus der Concessions-Urkunde für die central-italien. Eisenbahn vom 17 Marz 1856 und beziehungsweise aus der Convention zu Rom vom 1. Mai 1851 erwachsen sind

ausserösterreichischen Netzes, nachdem sämmtliche früheren Concessions-Urkunden und Conventionen rücksichtlich der in Italien gelegenen Bahnen, durch das Uebereinkommen vom 25 Juni 1860 ausser Kraft gesetzt wurden.

Das Uebereinkommen vom 25 Juni 1860 wurde durch ein Gesetz vom 8 Juli 1860 genehmiget.

nistrazione dello Stato Austriaco prende a notizia semplicemente come circostanza esistente di fatto gli accordi convenuti fra la suddetta Società ed il R. Governo Sardo riguardanti la Ferrovia dell'Italia Centrale, sotto riserva della questione di diritto.

Art. 3.

La Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale rinuncia inoltre, verso il Governo austriaco, in quanto non vengano di nuovo ristabilite le primiere condizioni di diritto relativamente alla ferrovia dell' Italia Centrale, a tutte le ragioni d' ogni natura derivate o che potessero derivarle dall'Atto di concessione per quest' ultima ferrovia del 17 Marzo 1856, e rispettivamente dalla convenzione di Roma 1.° Maggio 1851, e perciò no-

torio Austriaco, mentre tutti gli antecedenti Atti di Concessione e Convenzioni riferentisi alle ferrovie situate in Italia cessarono dall' essere in vigore in forza della Convenzione 25 Giugno 1860.

La Convenzione 25 Giugno 1860 venne approvata con Legge 8 Luglio 1860.

oder noch erwachsen könnten; also namentlich auch auf die in den §§. 18 bis 21 der erwähnten Concessions-Urkunde stipulirte Haftung der österreichischen Regierung für ein gewisses jahrliches Erträgniss der fraglichen Bahnlinien.

Art. 4.

Die von der österreichischen Staatsverwaltung in dem §. 33 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 und im §. 28 der Concessions-Urkunde vom 23 September 1858 übernommene Zinsen-und Amortisations-Garantie hat rücksichtlich des lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetzes (als der zweiten in der letztgedachten Concessions-Urkunde erwähnten Gruppe) in der Folge blos auf diejenigen Linien Anwendung, welche nach dem Züricher Friedensvertrage auf dem österr. Territorium verblieben sind.

Zur Ermittlung des Anlags-Capitals dieser Linien, (für welche diese Zinsen-und Amortisations-Garantie eintritt) wird der im §. 12 der Concession-Urkunde vom 14 Marz 1856 festgesetzte Ablösungspreis auf die innerhalb des österr. Gebietes verbliebenen und auf die nunmehr auf sardinischem Staatsge-

minativamente anche alla garanzia del Governo austriaco per un prodotto annuo determinato delle linee ferroviarie delle quali si tratta, stipulatà nei §§ 18 a 21 del succitato Atto di concessione.

Art. 4.

La garanzia d'interesse e d'ammortizzazione assunta dall'Amministrazione dello Stato austriaco nel § 33 dell'Atto di concessione 14 marzo 1856 e nel § 28 dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858, per quanto riguarda la rete ferroviaria lombardo-veneta (secondo gruppo ricordato nell'Atto di concessione ultimo citato), verrà in seguito applicata soltanto a quelle linee che a norma del trattato di pace di Zurigo rimasero sul territorio austriaco.

Onde determinare il capitale di primo impianto delle linee per le quali sussiste la detta garanzia d'interessi e d'ammortizzazione, il prezzo d'acquisto fissato nel § 12 dell'Atto di concessione 14 Marzo 1856, verrà ripartito fra le linee rimaste sul territorio austriaco e quelle giacenti ora entro i confini dello Stato Sardo, in proporzione della lunghezza delle

biete liegenden Strecken nach Verhältniss der Längen jener Linien vertheilt, welche sich am 14 März 1856 in jeder der beiden Sectionen im Betriebe befanden [1]).

Art. 5.

Die Bestimmungen der §§. 14 und 15 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 so wie der §§. 16 und 17 der Concessions-Urkunde vom 23 September 1858, wornach die 7 0/0 überschreitenden reinen Einkünfte zur Bezahlung des noch rückständigen Ablösungspreises verwendet werden müssen, haben blos auf jene der Gesellschaft concedirten Linien Anwendung, welche auf österr. Territorium gelegen sind [2]).

Art. 6.

Vom 1. Jänner 1862 angefangen kann die k. k. Staatsverwaltung zu

[1]) Da durch den Art. 10 des Vertrages vom 13 April 1867 der §. 28 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 und hiedurch auch der §. 33 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 ausser Kraft gesetzt wurde, so ist auch die Bestimmung dieses Artikels für den österreichischen Theil der Gesellschaft nicht mehr massgebend.

[2]) Dieser Artikel ist insofern falsch stilisirt, als nach dem Inhalte der citirten Concessions-Bestimmungen nicht die 7 % überschreitenden reinen Einkünfte, sondern die Hälfte des 7 % übersteigenden reinen Erträgnisses zur Bezahlung des noch rück-

linee che si trovavano in esercizio su ambe le sezioni il 14 marzo 1856 (1).

Art. 5.

Le disposizioni dei §§ 14 e 15 dell' Atto di concessione 14 Marzo 1856, come pure dei §§ 16 e 17 dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858, in base alle quali i prodotti netti oltrepassanti il 7 0/0 devono essere impiegati nel pagamento del residuo prezzo d'acquisto sono applicabili soltanto alle linee concesse alla Società, situate sul territorio austriaco (2).

Art. 6.

A datare dal 1.° Gennajo 1862, l'I. R. Amministrazione dello Stato

(1) Siccome mediante l'art. 10 del Contratto 13 Aprile 1867 venne posto fuori di vigore il § 28 dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858, e per tal modo anche il § 33 dell'Atto di concessione 14 marzo 1856, così anche la disposizione contenuta in detto articolo non ha più valore per la parte austriaca della Società.

(2) Questo articolo è compilato erroneamente, inquantochè, a senso delle citate disposizioni concessionarie, pel pagamento del residuo prezzo d'acquisto era da impiegarsi la metà del prodotto netto sorpassante il 7 0/0, e non già i prodotti netti sorpassanti

jeder Zeit die Trennung der Gesellschaft in zwei getrennte und von einander unabhängige Gesellschaften für das österr. Netz einerseits und für das ausserösterreichische italienische Netz andererseits, verlangen und die Gesellschaft ist verpflichtet, diese Trennung binnen Jahresfrist von dem Zeitpunkte der an sie gestellten Aufforderung an gerechnet, durchzuführen [1]). Die Modalitäten dieser Trennung sind selbstverstän-

potrà in qualunque tempo chiedere la divisione della Società in due Società separate ed indipendenti fra di loro, per la rete austriaca da una parte, e quella italiana, fuori dei confini austriaci, dall'altra, e la Società è obbligata ad effettuare questa divisione entro il termine d'un anno a partire dal giorno della fattale domanda (1). È inteso che le modalità di questa divisione dovranno essere presentate all' I. R.

ständigen Ablösungspreises zu verwenden war, was das k. k. Finanz-Ministerium auch mit dem Erlasse vom 7 März 1862, Z. 426/FM. anerkannt hat.

Uebrigens sind die citirten Concessions-Bestimmungen, daher auch dieser Artikel, sowohl durch den Art. 12 des Vertrages vom 13 April 1867 als durch das Separat-Protocoll ddo. 13 April 1867 abgeändert worden, da die Reste der zu zahlenden Ablösungs-Summen, sowohl rücksichtlich der noch in Oesterreich befindlichen Linien, als rücksichtlich jener Linien, welche im Wiener Friedens-Vertrage an Italien abgetreten wurden, nicht mehr mit der Hälfte des 7 % übersteigenden reinen Einkommens, sondern mit einem Zehntel des Brutto-Erträgnisses, soweit dasselbe 107.000 fl., beziehungsweise mit einem Viertel des Brutto-Erträgnisses, soweit dasselbe 110.000 fl. österr. Währung per Meile und Betriebs-Jahr übersteigt, allmälig erlegt werden.

[1]) Diese Trennung soll nach Art. 15 des Vertrages vom 13 April 1867 am 1. Jänner 1867 durchgeführt werden.

Von diesem Zeitpunkte an soll die Verwaltung des österreichischen Netzes von der des italienischen Netzes gänzlich getrennt sein, derart, dass insbesondere auch die General-Versammlung der das erstere repräsentirenden Gesellschaft in Wien stattfin-

il 7 0/0, come riconobbe anche l'I. R. Ministero delle Finanze con Decreto 7 Marzo 1862, N. 426/FM.

Le citate disposizioni di Concessione e quindi anche questo articolo furono inoltre modificati, tanto mediante l'art. 12 del Contratto 13 Aprile 1867 come in virtù del separato protocollo 13 Aprile 1867 giacchè i residui delle somme d'acquisto a pagarsi, sia per le linee ancora situate in Austria, che per quelle col Trattato di pace di Vienna cedute all'Italia, non sono più da corrispondersi colla metà dei prodotti netti oltrepassanti il 7 0/0, ma vengono estinti a poco a poco con un decimo del prodotto lordo, in quanto il medesimo sorpassi i fiorini 107,100, ovvero con un quarto del prodotto lordo, sempreechè il medesimo sia superiore ai fiorini 110,000 val austr. per miglio e per anno d'esercizio.

(1) *Vedi Art.* 6° — A sensi dell'Art. 15 del Contratto 13 Aprile 1867 questa divisione deve essere eseguita al 1.° Gennaio 1867.

Da tal epoca in avanti l'Amministrazione della rete austriaca deve essere intieramente separata da quella della rete italiana, per modo che in ispecie anche l'Assemblea generale della Società rappresentante la prima abbia luogo in Vienna, ed a lei

dlich der k. k. öster. Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 7.

Bis zu dieser Theilung der Gesellschaft (§ 6) versammelt sich die General-Versammlung der Actionäre in Paris. Die Beschlüsse dieser in Paris abzuhaltenden General-Versammlung werden der k. k. österreichischen Regierung vorgelegt, und unterliegen nach Massgabe der Vorschrift der Statuten, der Genehmigung derselben.

Der Verwaltungsrath wird bis zur erfolgten Theilung der Gesellschaft in zwei von einander unabhängige Abtheilungen getrennt, von denen die eine mit der ausschliesslichen Verwaltung der auf österreichischem Gebiete liegenden Bahnen die andere mit der ausschliesslichen Verwaltung der ausserösterreichisch, lombardischen und central-italienischen Bahnstrecken betraut ist. Jede der beiden Abtheilungen des Verwaltungsrathes bildet für die be-

det und ihr allein die Festsetzung der das österreichische Netz betreffenden Bilanz zusteht.

Behufs der finanziellen Auseinandersetzung wurde der Gesellschaft ein Zeitraum von fünf Jahren, vom 1. Jänner 1867 an gerechnet, bewilligt.

Governo austriaco per la relativa approvazione.

Art. 7.

Fino a tale divisione della Società (vedi § 6) l'Assemblea generale degli Azionisti si raduna in Parigi. Le decisioni di quest'Assemblea generale da tenersi in detta città verranno presentate all' I. R. Governo austriaco e dovranno essere sottomesse, a norma del disposto degli statuti, all' approvazione del medesimo.

Il Consiglio d'amministrazione, fino alla separazione o divisione della Società, viene ripartito in due sezioni reciprocamente indipendenti fra loro, delle quali, una è incaricata dell' esclusiva amministrazione delle ferrovie situate sul territorio austriaco, e l'altra, dell'esclusiva amministrazione di quelle fuori del confine austriaco, lombarde e dell'Italia Centrale. Ciascuna delle due sezioni del Consiglio d'amministrazione costituisce per la rispettiva

soltanto spetti il fissare il bilancio separato riguardante la rete austriaca.

Per l' accomodamento finanziario venne accordato alla Società uno spazio di tempo di 5 anni, a contare dal 1.° Gennaio 1867.

treffende Section des Gesammtnetzes einen besonderen unabhängigen Verwaltungsrath, welcher alle, für die Verwaltung dieses Theiles des Netzes erforderlichen Vollmachten in sich vereiniget.

Art. 8.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die in Folge dieser Bestimmungen erforderlichen Abänderungen der Statuten, der Genehmigung der k. k. österreichischen Regierung zu unterbreiten.

Art. 9.

Die südliche Staats-, lomb.-venet. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft verzichtet für die Zukunft auf die Zollbegünstigungen, welche ihr im §. 33 der Concessions-Urkunde vom 23 September 1858 (und beziehungsweise in dem Anhange B derselben) dann in dem §. 38 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 und nach der (für die Kaiser Franz-Josef-Orientbahn erfolgten) Allerhöchsten Entschliessung vom 24 August 1856 in Betreff der Einfuhr von Bau-oder Betriebsgegenständen zugesichert wurden. Ausnahmsweise bleibt jedoch die Begünstigung der Gesellschaft zur Entrichtung des jeweili-

sezione della rete complessiva uno speciale Consiglio d'amministrazione indipendente, che riunisce in sè tutti i pieni poteri necessarj per l'amministrazione della relativa parte della rete.

Art. 8.

La Società è tenuta a sottoporre all'approvazione dell'I. R. Governo austriaco le modificazioni degli Statuti resesi necessarie in conseguenza di queste disposizioni.

Art 9.

La Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale rinunzia per l'avvenire alle facilitazioni doganali che le vennero assicurate per l'introduzione di materiale di costruzione o d'esercizio, nel § 33 dell'Atto di Concessione 23 Settembre 1858 e specificato nell'appendice B del medesimo nonchè nel § 38 dell'Atto di concessione 14 Marzo 1856, ed a sensi della Sovrana deliberazione 24 Agosto 1856 (emanata per la Ferrovia Orientale « Imperatore Francesco Giuseppe »). In via eccezionale però rimane in vigore la facilitazione concessa alla Società di pagare ancora

gen halben Zolles noch für die in dem beigeschlossenen Ausweise näher bezeichneten, grossentheils bereits bestellten Gegenstände und unter den daselbst ausgedrückten Bedingungen in Wirksamkeit.

Art. 10.

Die genannte Eisenbahn-Gesellschaft macht sich verbindlich, die Tracirungs-Arbeiten für die Strecke Innsbruck-Botzen sobald als möglich zu beginnen, und den Bau dieser Strecke so zeitig zu Ende zu führen dass dieselbe in der ersten Hälfte des Jahres 1866 dem öffentlichen Verkehre übergeben werde.

Art. 11.

Rücksichtlich der Strecke von Kufstein bis zur österr.-baierischen Grenze, wird der südlichen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Concessionsdauer, und vom 1. Jänner 1861 angefangen der Bezug des Zinses eingeräumt, welchen die königl. baierische Regierung nach Art. 41 (beziehungsweise 23 bis 40) des Staatsvertrages vom 21 Juni 1851 für die Mitbenützung des Bahnhofes zu Kufstein und beziehungsweise für die Betriebsbenützung der Strecke von Kufstein bis zur Landesgrenze zu leisten hat.

la metà del dazio, per gli oggetti specificati nell'annesso prospetto, in gran parte di già commessi, e sotto le condizioni in esso espressamente stabilite.

Art. 10.

La detta Società ferroviaria si obbliga di incominciare al più presto possibile i lavori di tracciamento per la linea Innsbruck-Bolzano, e di condurre a termine la costruzione di questa linea in modo che la medesima possa venire aperta all'esercizio nella prima metà dell'anno 1866.

Art. 11.

Quanto alla linea da Kufstein al confine austro-bavarese, viene ceduto alla Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale per la durata della concessione, ed a cominciare dal 1.° Gennaio 1861 il contributo che il R. Governo bavarese, a senso dell'art. 41 ed in relazione agli articoli 23 a 40 del Contratto dello Stato 21 Giugno 1851 deve pagare sia per l'uso in comune della stazione ferroviaria di Kufstein come per l'uso d'esercizio della linea da Kufstein al confine.

Dagegen ist die concessionirte Gesellschaft verpflichtet, rücksichtlich des Bahnhofes zu Kufstein und der gedachten Strecke von Kufstein bis zur österreichischen Grenze alle Verbindlichkeiten zu erfüllen, welche die österreichische Regierung gegenüber der königl. baierischen Regierung in dieser Beziehung eingegangen hat.

Ueberahupt hat die concessionirte Gesellschaft die Pflicht, sich bei dem Betriebe der Tiroler Bahn nach den Bestimmungen des gedachten Staatsvertrages und der in Folge desselben etwa noch zu treffenden Verabredungen der k. k. österreichischen mit der königl. baierischen Regierung zu benehmen. — Auch bleibt die Geltendmachung der Beziehungen aus dem erwähnten Staatsvertrage gegenüber der königl. baierischen Regierung lediglich der österr. Staatsverwaltung vorbehalten an welche sich daher auch die concessionirte Gesellschaft in solchen vorkommenden Fällen zu wenden hat.

Art. 12.

Ueber die von der Gesellschaft in Folge der §§. 7 und 8 der Concessions-Urkunde und des Separat-Protocolles vom 23 September

La Società all' incontro è tenuta ad adempiere riguardo alla Stazione ferroviaria di Kufstein ed alla suddetta linea da Kufstein al confine austriaco tutti gli obblighi od impegni assunti in proposito dal Governo austriaco di fronte al R. Governo bavarese.

In ispecial modo spetta alla Società concessionaria l'obbligo di attenersi nell' esercizio della ferrovia tirolese alle disposizioni del suddetto contratto dello Stato, ed agli accordi che possono avere luogo in seguito al medesimo fra l'I. R. Governo austriaco ed il Regio Governo bavarese. Resta poi riservato soltanto all' Amministrazione dello Stato austriaco il far valere le ragioni risultanti dal succennato Contratto dello Stato verso il Regio Governo bavarese, stante il che all'occorrenza la Società concessionaria dovrà rivolgersi all' Amministrazione anzidetta.

Art. 12.

È in corso una liquidazione circa i pagamenti effettuati dalla Società per conto dell' Erario in seguito ai §§ 7 ed 8 dell'Atto di concessione

1858 auf Rechnung des Aerars geleisteten Zahlungen, wurde eine Liquidirung eingeleitet. Ergibt sich aus dem Resultate dieser Abrechnung, dass die bisher von der Gesellschaft geleisteten und nach dem erwähnten Separat-Protocolle dem Aerar in Rechnung zu bringenden Zahlungen die Summen von 10 Millionen Gulden österr. Währung nicht erreichen, so ist der fehlende Betrag von der Gesellschaft an das Aerar bar abzuführen. Stellt sich dagegen eine Ueberschreitung der Summe von 10 Millionen Gulden österr. Währung durch die von der Gesellschaft dem Aerar in Rechnung zu bringenden Zahlungen heraus, so wird der Gesellschaft der Betrag, um welchen die obige Summe überschritten ist, von der k. k. Staatsverwaltung binnen Jahresfrist und ohne Berechnung der Zinsen ersetzt.

In beiden Fällen, wenn nämlich die Gesellschaft den, auf 10 Millionen Gulden noch fehlenden Betrag ersetzt hat, oder sich eine Ueberschreitung dieser Summe aus der Liquidirung ergeben hat, wird die Gesellschaft von weiteren solchen Zahlungen, welche dieselbe dem

e del separato protocollo del 23 Settembre 1858. Ove da questo resoconto risultasse che i pagamenti finora eseguiti dalla Società e da portarsi in conto all'Erario a norma del ricordato protocollo non raggiungessero la somma di 10 milioni di fiorini val. aust. la Società dovrà pagare in contanti all'erario la somma mancante. Se per contro i pagamenti da portarsi dalla Società in conto all'Erario sorpassassero la somma di 10 milioni di fiorini val. austr., l'I. R. Amministrazione dello Stato rimborserà alla Società l'eccedenza entro il termine d'un anno senza interessi.

In ambedue i seguenti casi, se cioè la Società ha pagato la somma ancora mancante per compiere i 10 milioni di fiorini, ovvero se dalla liquidazione risulti oltrepassata quest'ultima somma, la Società verrà sollevata da ogni altro ulteriore pagamento che la medesima potrà por-

Aerar in Rechnung bringen kann, befreit, und werden diese Zahlungen von dem Aerar selbst zu leisten sein.

Auch übernimmt die k. k. Staatsverwaltung von dem bezeichneten Zeitpunkte an, die Liquidirung mit den Gläubigern des Aerars. — Die übrigen Bestimmungen des obenerwähnten Separat-Protocolls, welche sich auf den Erlass der im Jahre 1866 fälligen Ablösungsrate beziehen bleiben in Kraft.

Die Entscheidung der Frage, in welcher Weise bei obiger Liquidirung die theilweise in Silber, theilweise in Banknoten, geleisteten Zahlungen in Rechnung zu stellen seien, bleibt einem besonderen Uebereinkommen, und im Falle ein solches nicht erzielt würde, dem Ausspruche eines nach §§. 60-62 der Concessions-Urkunde zu berufenden Schiedsgerichtes vorbehalten.

tare in conto all'Erario, per essere dallo stesso effettuato.

L'I.R. Amministrazione dello Stato assume anche dall'epoca indicata la liquidazione coi creditori dell'Erario. Le altre disposizioni del predetto protocollo separato, relative al condono o rinuncia della rata d'acquisto o di saldo scadente nell' anno 1866, rimangono in vigore.

La soluzione della quistione sul modo di calcolare nella liquidazione suddetta i pagamenti effettuati parte in argento e parte in banconote, viene riservata ad una convenzione separata, ed in difetto al giudizio d'arbitri in base ai §§ 60-62 dell'Atto di concessione.

Art. 13.

Der südlichen Staats-, lomb.-venet. und central-italienischen Eisenbahn Gesellschaft wird die Bewilligung ertheilt, die Actien, Prioritäts-Obligationen und Coupons ungestempelt hinauszugeben, und die hiefür entfallende Stempelgebühr unmittelbar zu berichtigen.

Art. 13.

Viene accordata alla Società delle Ferrovie Meridionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale l'autorizzazione di emettere le Azioni, le Obbligazioni e gli stacchi senza bollo, e di pagare immediatamente la rispettiva tassa di bollo.

Nachdem sich jedoch ein Theil des durch diese Actien und Prioritäts-Obligationen repräsentirten Vermögens auf ausser-österreichischem Gebiete befindet, so hat die genannte Gesellschaft von den bis zur eventuellen Theilung (Art. 6) hinauszugebenden Actien, Prioritäts-Obligationen und Coupons, *lediglich zwei Drittheile* der nach dem Stempelgesetze entfallenden diessfälligen Gebühr an die österreichische Finanzverwaltung zu bezahlen [1]).

Art. 14.

Die südliche Staats-, lomb.-venet.

[1]) Mit Rücksicht auf das seither geänderte Verhältniss des durch die beiden Netze der Gesellschaft repräsentirten Capitals, wurde diese Bestimmung durch den Artikel 9 des Vertrages vom 13 April 1867 dahin abgeändert, dass die Südbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1867 ab, von den bereits ausgegebenen oder bis zur eventuellen Theilung der Gesellschaft hinauszugebenden Actien, Prioritäts-Obligationen und Coupons einstweilen nur die Hälfte der nach den österreichischen Stempelgesetzen entfallenden Gebühr an die österreichische Finanzverwaltung zu entrichten hat, wobei sich vorbehalten wurde, nach erfolgter Trennung der Gesellschaft die auf die österreichischen Linien, nach Massgabe des in denselben repräsentirten Anlagecapitals entfallende Stempelgebühr, ziffermässig ausmitteln zu lassen und auf dieser Grundlage für die Vergangenheit, vom 1. Jänner 1867 angefangen, die formliche Abrechnung und Ausgleichung zu pflegen.

Siccome però una parte del capitale rappresentato da queste Azioni ed Obbligazioni trovasi fuori del territorio austriaco, la suddetta Società pagherà all' Amministrazione delle finanze dell' Austria per le Azioni, Obbligazioni e stacchi da emettersi fino all'eventuale divisione (art. 6), soltanto due terzi della relativa tassa a norma della Legge sul bollo (1).

Art. 14.

La Società delle Ferrovie Meri-

(1) Riguardo alla proporzione ora mutata del capitale rappresentato dalle due reti della Società, questa disposizione venne modificata dall'art 9 del contratto 13 Aprile 1867, nel senso che la Società delle Ferrovie Meridionali, a datare dal 1.° Gennajo 1867, ha da pagare frattanto all' Amministrazione delle Finanze austriache, per le Azioni, Obbligazioni e stacchi già emessi o da emettersi fino all'eventuale separazione della Società, soltanto la metà della tassa dovuta in base alle leggi austriache sul bollo; in quale circostanza fu fatta riserva che dopo l'avvenuta separazione della Società verrà rilevata per l'ammontare risultante la tassa di bollo cadente a carico delle linee austriache in base al Capitale di primo impianto in esso rappresentato, e su questa base si procederà al formale assestamento o pareggio pel passato a datare dal 1.° Gennaio 1867.

und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft wird von der Bezahlung:

a) der noch ausständigen Kosten für die Befestigungsarbeiten in Kufstein;

b) der noch ausständigen Zollgebühren für die vor dem 1. November 1858 von der damaligen Aerarial-Betriebsverwaltung der südlichen Staats-und Nordtiroler Bahn aus dem Auslande eingeführten Gegenstände, befreit;

c) Auch wird der genannten Gesellschaft gestattet, das in dem beigeschlossenen Verzeichnisse näher specifirte alte, auf den lombardischen Strecken verwendet gewesene Oberbau-Materiale zollfrei einführen zu dürfen.

Urkund dessen wurde das vorliegende Uebereinkommen in zwei gleichlautenden Exemplaren, und zwar mit Allerhöchster Genehmigung stempelfrei ausgefertiget.

Wien, am 20 November 1861.

Mit Rüksicht auf die Zustimmung der am 30. d J. abgehaltenen General-Versammlung der Actionare.

K. K. priv. südl. Staats-, lomb.-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

PLENER m. p.
k. k. Finanzminister.

FRANZ Graf ZICHY m. p.
G. DE LAPEYRIÈRE m. p.

dionali dello Stato, Lombardo-Venete e dell' Italia Centrale, viene sollevata dal pagamento:

a) delle spese occorrenti per i lavori d' armamento in Kufstein;

b) delle tasse doganali ancora da pagarsi per gli oggetti importati dall'estero prima del 1.° Novembre 1858 dalla cessata Amministrazione erariale dell'esercizio della Ferrovia Meridionale dello Stato e del Tirolo settentrionale;

c) viene pure concesso alla detta Società di poter importare franco di dazio il vecchio materiale d' armamento adoperato sulle linee lombarde e specificato dettagliatamente nell'annesso prospetto.

In fede di che la presente Convenzione venne compilata in due esemplari conformi, esenti da bollo e ciò dietro Sovrana approvazione.

Vienna, li 20 Novembre 1861.

Con riferimento all' approvazione dell'Assemblea Generale degli Azionisti del 30 Aprile a. c.

I. R. Priv. Società delle Ferrovie Meridionali delle Stato Lombardo Venete e dell'Italia Centrale.

firmato: PLENER
I. R. Ministro delle Finanze.

Firmato: Conte FRANCESCO ZICHY.
» G. DE LAPEYRIÈRE.

Beilage A.

Ausweis

über diejenigen Gegenstände, für welche die der Gesellschaft laut Concessions-Urkunde vom 23 September 1858 zugestandene Zollbegünstigung in Kraft bleibt.

---

a) Gegenstände, welche im Auslande bestellt und theilweise bereits bezogen sind:

	Zoll-Ctnr
1. 20 Locomotive sammt Tender (Kessler) à 800 Ctr.	16.000
2. 2 Locomotive sammt Tender (Frankreich) à 1000 Ctr.	2.000
3. 210 Tyres aus Gussstahl für 35 im Inlande zu erzeugende Locomotive	1.336
4. Verschiedene Tyres aus Gussstahl für Locomot.	6.000
5. Gussstahlfedern für Locomotive und Tender.	1.000
6. 120 Kurbeln aus Gussstahl für 20 Locomot.	220
7. 30.000 stählerne Feuerrohrringe für Locomot.	90

Allegato A.

DISTINTA

degli articoli pei quali rimane in vigore la facilitazione doganale concessa alla Società a senso dell'Atto di Concessione 23 Settembre 1858.

. . . . . .

---

a) Oggetti, che furono commessi all'estero ed in parte già forniti:

	Cent. daz.°
1. 20 Locomotive, coi rispett. tender (Kessler) di Cent. 800 ciascuna.	16.000
2. 2 locomotive, coi tenders (Francia) di 1000 Cent.	2,000
3. 210 tenditori di acciajo fuso per 35 locomot. da costruirsi nell'interno.	1,336
4. Diversi tenditori di acciajo fuso per locomot.	6,000
5. Molle d'acciajo fuso, per locomotive e tender .	1,000
6. 120 Manovelle d'acciaio fuso per 20 locomotive	220
7. 30,000 anelli d'acciaio per tubi bollitori per loc.	90

8. 25 Personenwagen I. Classe
9. 40 » II. »
10. Werkzeugmaschinen für Werkstätten, und stabile Dampfmaschinen . 3,000
11. Formen und Modelle aus Gusseisen zur Herstellung von Lagerbüchsen 26

b) Personenwagen I. und II. Cl. Tyres und Federn auss Gussstahl, Hilfsmaschinen, bis zu einer Menge, für welche der nachzusehende halbe Eingangs-Zoll in Summa 150.000 fl. beträgt, nach vorläufig erfolgter Prüfung und Beurtheilung des Befundes durch die Organe der Staatsverwaltung, insoferne diese Gegenstände zur Zeit des Bedarfes im Inlande nicht in der erforderlichen Quantität oder Qualität, oder nicht ohne unverhältnissmässige Geldopfer angeschafft werden können.

8. 25 vetture viaggiat. di I. Classe
9. 40 » » II. »
10. Macchine per Officine e macchine a vapore fisse. 3,000
11. Forme e modelli di ferro fuso per boccole . . 26

b) Vetture viaggiatori di 1.ª e 2.ª Classe, tenditori e molle di acciaio fuso, macchine ausiliarie fino ad una quantità per la quale la metà del dazio d'entrata concessa ammonti alla somma di 150,000 fiorini. Tutto questo materiale però godrà di tal facilitazione soltanto dopo che gli agenti dell'Amministrazione dello Stato lo avranno debitamente esperimentato ed in quanto questi oggetti al momento del bisogno non potranno essere provveduti nel paese nella quantità o qualità necessarie, ovvero senza uno sproporzionato sacrificio di denaro.

Beilage B.

Ausweis.

über das alte Oberbaumateriale der lombardischen Linien, dessen zollfreie Einfuhr in das Venetianische gestattet ist.

Nr.	Gegenstand	Stückzahl	Gewicht in Zollpfunden
1	Schienen, Gegenschienen, Weichezungen und bewegliche Schienen . .	12.000	4,320.000
2	Nägel	120.000	110.400
3	Zwischenplatten	12.000	76.800
4	Stossplatten	12.000	104.640
5	Laschen	24.000	129.600
6	Schrauben	48.000	31.680
7	Weichenständer	50	7.000

Segue

Allegato B.

PROSPETTO

del vecchio materiale d'armamento delle linee Lombarde del quale è accordata l'introduzione nel Veneto esente da dazio.

N.	OGGETTO	NUMERO dei pezzi	PESO in fondi daziari
1	Guide, controguide, lingue di scambio e guide mobili	12.000	4,320.000
2	Chiodi	120.000	110.400
3	Piastre di congiunzione	12.000	76.800
4	Stecche (Éclisses)	12.000	104.640
5	Cuscinetti	24.000	129.600
6	Viti	48.000	31.680
7	Stanti di scambio	50	7.000

N. 1441.

LEGGE

che approva una Convenzione per la costruzione ed esercizio di un Tronco di strada ferrata da Gallarate a Varese

11 Agosto 1863.

VITTORIO EMANUELE II,

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata la Convenzione intesa sotto la data del 10 Luglio 1863 tra il ministro dei Lavori pubblici ed il cav. Carlo Carcano, Molina Luigi, Bonazzola Giuseppe, Debernardi dott. Domenico, Bolchini dott. Francesco e Comolli dott. Giuseppe, per la costruzione e l'esercizio di un tronco di strada ferrata da Gallarate a Varese.

Art. 2.

I Comuni, le Provincie e i Corpi morali sono autorizzati ad assumere, salva l'approvazione a termini delle vigenti Leggi, quel numero di azioni e di obbligazioni che trovassero opportuno al fine di agevolare l'esecuzione della Concessione di cui si tratta, contraendo i prestiti di cui potessero abbisognare per far fronte al pagamento delle azioni ed obbligazioni suddette, e vincolando i loro bilanci per più di tre anni in avvenire per il servizio dei relativi interessi e per la restituzione del capitale, eccedendo, ove d'uopo, il limite normale della loro imposta speciale.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 11 Agosto 1863.

VITTORIO EMANUELE.

(Luogo del Sigillo)
V. il Guardasigilli,
G. PISANELLI.

L. F. MENABREA.

CONVENZIONE

per la costruzione di un Tronco di strada ferrata da Gallarate a Varese.

Fra il signor ministro dei Lavori pubblici del Regno d'Italia contraente in nome dello Stato da una parte, ed il signor cav. Carlo Carcano sindaco di Varese, stipulante a nome proprio e dei signori Molina Luigi, Bonazzola Giuseppe, Debernardi dott. Domenico e Bolchini dott. Francesco, come da delegazione dai medesimi confertagli, ed a nome altresì del signor Comolli Giuseppe, altro cointeressato, per il quale il cav. Carcano dichiara di fare caso, causa, ed occorrendo debito proprio, dall'altra parte, fu convenuto quanto infra.

Art. 1.

È concessa ai signori: ingegnere Carlo Carcano, ufficiale dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro e sindaco della città di Varese; Molina Luigi, presidente della Camera di Commercio di essa città; Comolli dott. Giuseppe, Bonazzola Giuseppe, Debernardi dott. Domenico, e Bolchini dott. Francesco, consiglieri comunali a Varese, la facoltà di costruire a tutte loro spese, rischio e pericolo, una strada ferrata da Gallarate a Varese.

Art. 2.

La Concessione è fatta sotto la osservanza delle condizioni generali stabilite nel titolo V della Legge 20 Novembre 1859 sul riordinamento delle opere pubbliche, ed a quelle speciali contenute nel presente atto e nell'annesso Capitolato.

Art. 3.

I Concessionarj si obbligano ad esercitare la linea a tutte loro spese e con materiale proprio, cioè con proprie locomotive, vagoni, carri da merci, vagoni a bagagli, *truks* ed ogni altra specie di veicoli.

Art. 4.

Sarà in facoltà dei Concessionarj di costituire una Società anonima per la costruzione e l'esercizio della linea, come anche di cedere la loro Concessione ad una Società anonima già esistente.

Art. 5.

Ove i Concessionarj volessero cedere i diritti e le ragioni loro com petenti in dipendenza della presente Convenzione ad una Società anonima, questa dovrà costituirsi con un capitale che non potrà oltrepassare i tre milioni, dei quali due terzi in azioni ed un terzo in obbligazioni, e sarà retta da uno Statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo, in conformità delle vigenti Leggi.

Se la cessione viene fatta ad una Società anonima già esistente, questo capitale potrà essere interamente formato mediante emissione di un corrispondente numero d'obbligazioni della stessa Società e senza che sia necessaria alcuna modificazione dello Statuto sociale.

Art. 6.

Verificandosi il caso che la presente Concessione venga dai Concessionarj ceduta alla Società delle strade ferrate Lombarde e dell' Italia centrale, giusta la facoltà loro riservata nel precedente articolo, saranno applicabili alla Concessione medesima le disposizioni del Capitolato annesso alla Convenzione 25 Giugno 1860, approvata con Legge 8 Luglio successivo, in quanto non sia specialmente provveduto col presente Atto ed inserto Capitolato, ferma però sempre l'esclusione di qualunque garanzia di interesse a carico del Governo verso la Società.

Art. 7.

In adempimento del disposto dell'articolo 28 del Capitolato venne dai Concessionarj depositata nella Cassa dei depositi e dei prestiti la somma di lire 51,458 e centesimi 25 in buoni del Tesoro, come risulta dalla prodotta dichiarazione in data del 9 corrente, n.° 12,782.

Art. 8.

I Concessionarj o la Società anonima, che verrà ad essi sostituita, dovranno designare un membro per ricevere le notificazioni ed intimazioni che occorresse di indirizzar loro.

Il membro designato eleggerà il suo domicilio nella capitale del Regno.

In difetto di tale designazione o della relativa elezione di domicilio qualsiasi notificazione od intimazione sarà valida quando venga fatta alla segreteria del Tribunale di Prefettura della capitale.

Art. 9.

La presente Convenzione non sarà nè definitiva, nè valida se non dopo di esser stata approvata per legge.

Art. 10.

Sono riservati i diritti di prelazione che per la concessione di questa linea competono alla Società delle strade ferrate Lombarde a mente della citata legge 8 Luglio 1860.

Fatta, letta, e sottoscritta in duplice originale a Torino oggi 10 Luglio 1863.

Firmati nell'originale:

Il Ministro dei Lavori pubblici,
L. F. Menabrea.

Ingegnere Carlo Carcano
(per sè ed a nome degli altri richiedenti la Concessione).

Il Capo di Sezione,
Coboevich.

CAPITOLATO D'ONERI

per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Gallarate e Varese.

PARAGRAFO 1.°

Tracciato, pendenze, collocamento delle stazioni e fermate.

Art. 1.

La strada sarà tracciata secondo il progetto di massima annesso al presente Capitolato.

Essa partirà dal ponte a costruirsi a due binarj sul torrente Arno al di là della stazione di Gallarate per la ferrovia Gallarate-Sesto-Calende, ed arriverà a levante della città di Varese, presso il colle detto di Giubiano.

Art. 2.

I raggi delle curve non verranno ridotti a lunghezze minori di metri 500, tranne quello del bivio da Gallarate a Varese il quale potrà discendere fino a metri 400.

Le livellette non sorpasseranno il 10 per mille lungo la ferrovia, ed il 2 ½ per mille nelle stazioni.

Art. 3.

Oltre la stazione di Varese saranno costrutte due fermate intermedie presso i paesi di Albizzate e di Gazzada.

PARAGRAFO 2.°

Norme per la costruzione del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati.

Art. 4.

La strada sarà costrutta ad un solo binario coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessarj nelle stazioni per lo scambio dei convogli ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 5.

La strada ferrata al livello in cui va imposta la massicciata libera avrà la larghezza non minore di metri 6 nei rilevati e negli sterri o trincee. Quando le trincee avranno metri 5 di profondità almeno, la massicciata potrà essere a forma incassata ed esservi sostenuta da muretti laterali. In questo caso la larghezza in cima alla massicciata sarà di metri 4,80 compresovi lo spessore dei muretti.

Ove essa corra in trincea sui due lati, o su di un lato solo, la larghezza suaccennata sarà aumentata in modo da avere al piede d'ogni scarpa in trincea un fosso di scolo della profondità non mai minore di metri 0,25 e della larghezza in sommità di metri 0,75.

Ove le condizioni speciali di sito l'esigessero, una capacità maggiore dovrà essere data a questi fossi di scolo.

Di fossi laterali di scolo ugualmente regolati sarà pure provveduta la strada ferrata ovunque essa non si elevi sopra la campagna più di metri 0,60, sempre che tali fossi non alterino l'irrigazione dei fondi o vi ostino.

Art. 6.

Le scarpe dei rilevati non potranno avere meno di uno e mezzo di base per uno di altezza, e quelle degli sterri di uno di base per uno di altezza. Se la natura franosa delle terre lo esige, questa dovrà anche essere aumentata nelle trincee.

Se la natura delle terre poste in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpe dovranno essere coperte da uno strato di buona terra per la grossezza di metri 0,10 almeno e seminate con erba medica in tutta la loro superficie.

Art. 7.

I fossi laterali saranno scavati e formati con pendenze regolari corrispondenti agli scoli esistenti. Nei luoghi in cui si avrà della terra sovrabbondante proveniente dagli scavi sarà la medesima trasportata nei siti laterali che a ciò si riconoscano più opportuni.

Art. 8.

Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata ed una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con un cavalcavia, o sottovia, questo modo d'attraversamento dovrà essere preferito.

In tal caso si dovrà conservare alle strade nazionali in questi passaggi la larghezza di metri 6 e quella di metri 5 o di 4 alle strade comunali secondo la loro importanza.

Art. 9.

Per la continuità delle comunicazioni ordinarie intersecate dalla ferrovia nei siti in cui la superficie naturale del terreno od il livello delle strade esistenti intersecate hanno, rispetto alla ferrovia una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, sarà concesso lo stabilimento di passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di barriere disposte secondo l'importanza loro. Per le strade nazionali la larghezza libera del passaggio non potrà essere minore di metri sei. Si darà accesso a questi passaggi mediante rampe d'inclinazione più o meno dolce, secondo l'importanza delle esistenti strade.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte di acconci materiali in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Art. 10.

Tutte le opere d'arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell'uno e in parte dell'altro di detti materiali.

Per il tracciato definitivo della strada, per le opere principali d'arte, le stazioni e loro fabbricati attinenti, dovranno prima della loro esecuzione, essere presentati all'approvazione del Governo i relativi progetti e piani esecutivi.

Per le opere secondarie, come ponti, ponticelli non aventi maggior luce di metri 10, piccoli sifoni, passaggi a livello per le strade comu-

nali, case cantoniere e casotti di guardia, basterà che sieno presentati i moduli normali, secondo le varie loro grandezze, che approvati dal Governo saranno poi applicati nei vari siti a cui sono destinati.

Art. 11.

Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate che la distanza fra due successive non ecceda i 1200 metri.

Art. 12.

La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi di acacia e di spino bianco per tutta la sua lunghezza. Saranno dai Concessionarj piantati termini divisorj tra la proprietà stradale e quella limitrofa.

Art. 13.

Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico. Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere per mezzo d'ispezioni del Commissario stesso o di altri uffiziali d'arte da lui dipendenti, se sieno nell'interesse pubblico adempiute le condizioni della Convenzione e del presente quaderno d'oneri, e di esigere che i Concessionarj non se ne discostino. Quando sull'esecuzione di alcune opere insorgessero differenze fra i Concessionarj ed il Commissario governativo, le medesime saranno deferite al Ministero dei lavori pubblici e dal medesimo decise.

Paragrafo 3.°

Massicciata, armamento, materiale fisso, telegrafo.

Art. 14.

La massicciata composta di ghiaia naturale o di pietrisco mondo di terra, delle migliori qualità, avrà in base una larghezza non minore di metri 3, sarà alta centimetri 50 e disposta colle scarpe dell'uno per uno, sorgendo libera sul piano superiore del corpo stradale, cioè senza rinfianchi di banchine.

Art. 15.

L'armamento sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di metri 2,60 spaziate mediamente non più di metri 0,90 da mezzo a mezzo se di legno dolce injettate, e di metri 2,50 spaziate mediamente un metro se di quercia.

Le traversine intermedie potranno essere semi-cilindriche colle dimensioni di centimetri 25 in larghezza, per centimetri 11 e $^1/_2$ di grossezza in mezzo.

Quelle di congiunzione all'unione di due spranghe di regoli avranno le stesse misure di larghezza e di grossezza, ma questa grossezza sarà uniforme, cioè la sostanza delle traversine sarà rettangolare.

Le traversine tutte saranno di legname sano e di essenza forte, a meno che non sieno preparate con sostanze conservatrici.

In generale la distribuzione delle traversine non che la loro forma e le dimensioni saranno uguali a quelle impiegate nel tratto tra Milano e Gallarate, non potendo in alcuna parte l'armamento essere meno robusto e meno perfetto di quanto ha luogo per detta ferrovia.

Art. 16.

Le guide di ferro avranno il peso di 35 chilogrammi per metro corrente; sarà però tollerata una deficienza che non superi il tre per cento restrittivamente al decimo della totale provvista.

Le spranghe di queste guide avranno la lunghezza di metri 5,40 a 6, corrispondenti alla spaziatura di sette traversine di legno dolce injettato e di sei se di legno quercia.

Le spranghe delle guide saranno riunite fra loro col sistema delle stecche inchiavardate denominate *à éclisses.*

Art. 17.

I cuscinetti di ghisa avranno il peso di chilogrammi 10 colla tolleranza accennata all'articolo 16: saranno di buona qualità e di ben riuscita fusione.

Art. 18.

Gli sviatoj per passaggi dall' uno all'altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati.

Art. 19.

Le stazioni, secondo la maggiore o minore importanza loro, oltre al raddoppio dei binarj, coi necessari sviatoj, devono essere provvedute delle piattaforme, gru, bilancie, vasche di acqua per alimentare le caldaje, e di quanto possa occorrere per il pubblico servizio delle medesime.

Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

Art. 20.

Le sale d'aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficienti e proporzionati all'importanza delle stazioni ed alla classe delle sale medesime.

Le stazioni dovranno sempre, oltre agli altri mobili d'ufficio; essere provvedute di un orologio collocato in modo ostensibile al pubblico.

Art. 21.

Si dovrà dai Concessionarj stabilire lungo tutta la strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per l'esclusivo servizio della strada medesima, e secondo il sistema che sarà da essi proposto ed approvato dal Ministero dei Lavori pubblici.

Sulla stessa palificazione il Governo avrà facoltà di collocare ed esercitare a tutte sue spese altri fili per la propria corrispondenza ufficiale e per gli usi del commercio.

Paragrafo 4.°

Materiale mobile.

Art. 22.

I Concessionarj prima dell'apertura al pubblico, sia dell'intera linea che di un tronco di essa, dovranno aver provveduto ed aver esistente

sul luogo ogni specie di materiale mobile necessario per un completo servizio della strada, e così di locomotive, vagoni per viaggiatori, per bagagli, vagoni o carri per merci scoperti e coperti, carrimatti o trucchi pel trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appositi pel trasporto dei cavalli ed altro bestiame grosso e minuto.

Art. 23.

Tutto questo materiale dovrà essere della migliore qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

Art. 24.

Le vetture di ogni classe poi viaggiatori devono essere coperte.

Quelle di prima e seconda classe saranno chiuse lateralmente da invetriate.

Quelle di terza dovranno almeno essere munite lateralmente di cortine di cuoio.

Si potranno stabilire vetture miste, i cui compartimenti avranno le condizioni delle classi cui appartengono.

Art. 25.

Le caldaje delle locomotive saranno assoggettate alle prove di resistenza indicate dalle buone regole d'arte.

Art. 26.

Il numero delle locomotive e dei veicoli, nonchè d'ogni altra specie di materiale mobile di cui dovrà essere provveduta la linea prima di aprirla al pubblico esercizio dovrà stare in giusta proporzione colla estensione della linea medesima ed al probabile movimento che si determinerà sopra di esso.

Nel chiedere l'apertura della linea i Concessionarj dovranno indicare il numero delle locomotive e veicoli con cui intendono aprirla al pubblico esercizio, e si assoggetteranno a portarvi quegli aumenti che fossero dal Ministero dei Lavori pubblici riconosciuti necessarj, e dovranno anche in seguito provvederne quella maggiore quantità che fosse richiesta dal crescente movimento dei viaggiatori e delle merci.

Art. 27.

Le macchine ed i veicoli che in qualunque occasione venissero dai Commissarj del Governo riconosciuti in istato da renderne l'uso pericoloso, non potranno essere tenuti in servizio.

Paragrafo 5.°

Obblighi ed oneri annessi alla Concessione.

Art. 28.

La cauzione primordiale da fornirsi a termini dell' articolo 206 della Legge 20 Novembre 1859 viene fissata in lire 50,000, e quella definitiva prescritta pure dall' accennato articolo, e nella quale verrà compenetrata la cauzione primordiale, sarà di lire 150,000, e dovrà essere prestata un mese prima dell' epoca stabilita per l' incominciamento dei lavori.

Queste cauzioni saranno depositate nella Cassa dei depositi e prestiti in numerario od in effetti pubblici dello Stato, cioè in buoni del Tesoro od in iscrizioni di rendite al 5 per 0/0 che saranno ricevuti al valor nominale, od al 3 per 0/0 al corso di emissione.

Non adempiendosi all' obbligo della definitiva cauzione nel termine suindicato, la Concessione s'intenderà come non avvenuta, senza che occorra alcun diffidamento giudiziale o costituzione in mora, ed i Concessionarj perderanno la somma di deposito provvisionale.

Art. 29.

Il deposito suddetto di lire 150,000 verrà restituito in rate non minori di lire 50,000, quando il Concessionario faccia constare con atti autentici di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali provvisti sul luogo pel doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi.

L'ultima rata di lire 50,000 sarà ritenuta sino al collaudo definitivo della strada.

Art. 30.

I lavori di costruzione della strada ferrata dovranno essere intrapresi entro sei mesi a datare dal giorno della promulgazione della Legge

che approva la presente Concessione, e previo l'eseguimento del deposito di cauzione, di cui all'articolo 28.

Se però accadesse che cause di forza maggiore constatate, come dall'articolo 46, venissero ad impedire il cominciamento o la prosecuzione dei lavori, il Governo potrà accordare una proroga.

Art. 31.

Se, trascorso il termine di cui all'articolo precedente, i lavori non fossero attuati con uno sviluppo proporzionato al tempo concesso per compiere l'opera, od i lavori dopo cominciati venissero sospesi, e dopo una formale ingiunzione dell'Amministrazione fatta nel corso dell'ultimo mese del periodo stesso non fossero ripresi colla voluta attività, i Concessionarj perderanno la metà della cauziono prestata come all'articolo 28, e decadranno dalla Concessione, se dentro altri tre mesi non avranno reintegrata la cauzione medesima, a meno che essi non facciano constare d'impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti da fatto proprio.

Art. 32.

Nel periodo di un anno dal giorno dell'approvazione del progetto generale esecutivo della strada, questa dovrà essere compiuta e corredata di tutto il materiale mobile e fisso necessario, in guisa che possa essere aperta all'esercizio in modo sicuro e permanente.

È però accordato il termine di nn anno successivo all'apertura dell'esercizio per eseguire nello stazioni quei lavori che, non essendo assolutamente necessarj per il regolare e sicuro esercizio, si trovano incompiuti al momento che sarà attivata la linea.

Questi termini potranno essere dal Governo prorogati per giuste cause.

Art. 33.

Finchè dura la Concessione, la strada dovrà essera conservata in buon stato di manutenzione e tenuta munita di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio.

Art. 34.

Le spese per la sorveglianza e per il collaudo dei lavori, del pari che per il controllo dell'esercizio, saranno sostenute dai Concessionarj, mediante il versamento annuo al pubblico Tesoro della somma di lire 60 per ciascun chilometro di strada in costruzione od in esercizio.

Art. 35.

Fino al termine del 1868, i Concessionarj andranno esenti dall'imposta sulla rendita, e non avranno a pagare che l'imposta fondiaria. Quest' ultima sarà valutata pei terreni e pei fabbricati acquistati in base ai dati registrati sugli elenchi ufficiali all'epoca dell'acquisto.

Essi continueranno però a pagare l'imposta territoriale nella cifra per la quale i terreni e le fabbriche acquistate per la strada figuravano sui pubblici catasti all'epoca dell'acquisto.

Art. 36.

Mercè la percezione dei diritti e coi prezzi stabiliti sulle tariffe adottate e sotto l'osservanza dei precetti contenuti in questo Capitolato, i Concessionarj contraggono l'obbligo di eseguire costantemente, con esattezza, prontezza e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che saranno consegnate, salve le eccezioni stabilite nel presente Capitolato.

Art. 37.

I Concessionarj, previa approvazione dell'Amministrazione dei lavori pubblici, fisseranno gli orarj delle corse in modo che conciliino l'interesse reciproco della linea e del pubblico, e corrispondano ad una ben regolata velocità dei convogli ordinarj dei viaggiatori e delle mercanzie non meno che dei convogli accelerati e di posta, avuto riguardo ai bisogni del servizio e della pubblica sicurezza. In ogni stagione dell'anno non si faranno meno di tre corse per i viaggiatori tanto nell'andata che nel ritorno.

Art. 38.

I Concessionarj si obbligano di eseguire gratuitamente il trasporto delle lettere, dei dispacci, dei pieghi di servizio e degl'impiegati postali nei convogli di viaggiatori e misti, ed il trasporto delle lettere anche nei convogli celeri.

I carri ambulanti postali saranno somministrati dall'Amministrazione delle poste, la quale provvederà alla loro manutenzione.

Qualora l'Amministrazione non impiegasse carri specialmente destinati al servizio postale nei convogli ordinarj e misti la Società dovrà porre a sua disposizione un carro a quattro ruote.

Ogni qualvolta questo servizio esigerà l'uso di un veicolo di maggior capacità di un carro postale, il Governo dovrà corrispondere alla Società un compenso di 15 centesimi di lira italiana per ogni chilometro e per ogni carro suppletivo.

La Società si obbliga di incaricarsi delle spedizioni fatte dall'Amministrazione delle poste non accompagnate da un impiegato, del pari che della sorveglianza dei carri postali.

In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere si porranno gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle poste i locali per uso d'ufficio.

Qualora la posta si riservasse il diritto esclusivo di trasportare i piccoli oggetti di messaggeria, essa pagherà alla Società due terzi delle tasse fissate dalla tariffa.

Art. 39.

I trasporti militari dovranno essere eseguiti a prezzi ridotti, cioè pei militari in corpo e staccati, ma provvisti di foglio di via al terzo; per i cavalli, bagagli, oggetti militari e materiali da guerra alla metà delle tasse portate dalla tariffa.

Gli oggetti appartenenti al materiale da guerra di cui non è fatta espressa menzione nella classificazione delle merci saranno pareggiati alle merci di 2.ª classe nei trasporti a piccola velocità.

Ove fosse applicata a tutte le ferrovie del Regno una tariffa uniforme per i trasporti militari, questa verrà ugualmente estesa al tronco Gallarate-Varese.

Art. 40.

I detenuti, nonchè gli agenti della forza pubblica che li scortano, verranno trasportati per una metà del prezzo di tariffa delle vetture di terza classe.

I detenuti si trasporteranno in un compartimento speciale, quando non siano rinchiusi in carrozze cellulari.

Ove poi l'Amministrazione facesse uso per trasportarli di siffatte carrozze, essa non pagherà alcuna tassa suppletiva.

Art. 41.

Se per causa di guerra il Governo facesse rimuovere le ruotaje od intercettare in qualunque modo la strada ferrata, ne sopporterà egli la spesa: ma i Concessionarj non potranno opporvisi; nè avranno diritto ad alcuna indennità per il sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà però ristabilita nel pristino suo stato a spese del Governo.

Art. 42.

I pubblici funzionarj incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie e controllare le operazioni della Società verranno trasportati gratuitamente e del pari i loro bagagli.

Art. 43.

I Concessionarj sono responsabili tanto verso lo Stato, come verso i particolari dei danni in qualsiasi modo cagionati dai loro amministratori, agenti e preposti o da altri impiegati al servizio della costruzione ed esercizio della linea nell'esercizio di loro funzioni.

Art. 44.

I Concessionarj sono ugualmente responsabili verso lo Stato d'ogni danno procedente dalla inesecuzione delle condizioni della concessione o dalla inosservanza dei regolamenti d'ordine pubblico.

Art. 45.

I danni ai quali i Concessionarj possono esser tenuti verso lo Stato in dipendenza dei due precedenti articoli sono dovuti solamente pel fatto d'inesecuzione delle condizioni stipulate nel presente Capitolato, eccettuati sempre i casi di forza maggiore debitamente constatati.

Art. 46.

All'effetto di constatare i casi di forza maggiore i Concessionarj dovranno nei trenta giorni, a datare dall'evento o dalle circostanze che avranno impedito l'adempimento delle condizioni stipulate, darne avviso al Ministero dei Lavori pubblici, ed ove così si richieda, provarne la realtà e le conseguenze.

In difetto i Concessionarj potranno essere considerati come decaduti da ogni eccezione dipendente da forza maggiore.

Paragrafo 6.°

Durata della Concessione, diritti dalla medesima dipendenti e favori accordati ai Concessionarj.

Art. 47.

La durata della Concessione resta stabilita fino al 1.° Gennaio 1955.

Art. 48.

Le tasse di trasporto dei viaggiatori e delle merci saranno stabilite conformemente alle tariffe che sono o saranno in vigore sulle ferrovie lombarde possedute dalle Società delle strade ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale.

Altrettanto dicasi per i diritti a percepersi per spese accessorie, come quelle di caricamento, scaricamento, deposito o magazzinaggio.

Art. 49.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che sono dovute pei trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare senza

pagare tutta o parte della tassa nelle carrozze della Società, ogni falsa dichiarazione della qualità e del peso di una merce, ogni agglomerazione in un'unica spedizione di articoli appartenenti a classi diverse o diretti a persone diverse, sarà punita col pagamento di una tassa tripla.

Queste disposizioni saranno inscrite nella tariffa a stampa della Società.

Art. 50.

È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutti i *rails*, cuscinetti, stecchetti, cangiamenti di via ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'armamento della strada, nonchè delle macchine locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista per l'esercizio della strada.

Dovranno i Concessionarj assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art. 51.

Quando venisse richiesto il trasporto sulle ferrovie dello Stato dei detti oggetti provenienti dall'estero, la tassa di tariffa sarà ridotta alla metà.

Art. 52.

La costruzione della strada ferrata da Gallarate a Varese, e la sua manutenzione e riparazione sono dichiarate opere di pubblica utilità, e quindi sono loro applicate per la espropriazione ed altri privilegi le disposizioni delle leggi e regolamenti vigenti.

Art. 53.

Potranno i Concessionarj, o la Società che verrà loro surrogata, accettare i premi in danaro o cessione di terreni per la sede della strada e delle sue dipendenze, dai Comuni e Corpi morali interessati nella costruzione della linea.

Art. 54.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che i Concessionarj stipuleranno

relativamente ed esclusivamente in dipendenza delle obbligazioni da essi assunte con questo Capitolato, saranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro e saranno soggetti al solo diritto fisso di una lira.

Tali atti, se stipulati per scrittura privata, potranno essere estesi sopra carta bollata da centesimi cinquanta, qualunque sia il valore dell'oggetto cadente in contratto.

Lo stesso favore è accordato alla Società che fosse surrogata ai Concessionarj e si estende all'atto di cessione medesimo, nonchè ai bolli e tasse tutte occorrenti per gli atti dei Comuni o Corpi morali sopra citati, pei mutui che dovessero assumere onde procurarsi i mezzi con cui soddisfare le offerte da essi fatte per la ferrovia di cui trattasi, purchè nei relativi documenti si faccia constare dell'uso cui sono destinati i predetti mutui.

Art. 55.

Gli atti di dismissione delle proprietà da occuparsi definitivamente o temporariamente per lo stabilimento della strada ferrata e le sue dipendenze ed accessorj, nonchè le quitanze dei proprietarj, potranno essere estesi nella forma di un semplice verbale in cui sarà facoltativo di comprendere varie dismissioni o quitanze.

Paragrafo 7.°

Collaudo, facoltà di riscattare la strada, e sua reversione allo Stato.

Art. 56.

Compiuta la linea il Governo ne farà eseguire il collaudo per mezzo de' suoi delegati ed in contraddittorio dei Concessionarj o de'loro rappresentanti.

Art. 57.

Dopo l'anno 1895 il Governo avrà la facoltà di riscattare la presente Concessione, mediante il pagamento d'una rendita annua da corrispondere semestralmente fino al termine dell'anno 1954.

Art. 58.

Per determinare il prezzo di tale riscatto si prenderanno gli introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare la ferrovia; se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Società per tutti gli anni che rimarranno a trascorrere fino al termine della Concessione.

Art. 59.

Nel caso previsto dai due precedenti articoli come pure quando il Governo prendesse possesso della ferrovia soltanto alla scadenza della Concessione, dovrà essere consegnata in buono stato di manutenzione, colle sue dipendenze ed attinenze, come stazioni, tettoje, uffici di percezione, case cantoniere o di guardia, ed ogni altro edificio non meno che i meccanismi fissi, ed in generale tutti gli oggetti immobili non aventi per destinazione speciale ed immediata la manutenzione della strada, ed il servizio dei trasporti dei viaggiatori e delle merci.

Art. 60.

Se durante gli ultimi cinque anni precedenti la scadenza i Concessionarj non si porranno in grado di soddisfare esattamente al disposto dell'articolo precedente, il Governo sarà in diritto di sequestrare il prodotto della strada, e valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti.

Art. 61.

Gli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carri, vagoni, vetture d'ogni specie, mobili della stazione ed in generale tutti gli oggetti non cadenti in proprietà del Governo in virtù dell'articolo 59, saranno rilevati dal Governo purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla

manutenzione della strada ed a prezzo d'estimo e pagabili nei tre mesi successivi alla consegna.

Dovrà ugualmente il Governo rilevare a prezzo d'estimo il combustibile, olii, legname ed altri materiali ed approvvigionamenti che si trovassero nei magazzini dei Concessionarj, limitatamente però alla quantità che si riconoscerà sufficiente all'esercizio ed alla manutenzione della strada per mesi dodici.

Paragrafo 8.°

Caso di penalità e decadenza. Procedimenti relativi.

Art. 62.

Se nel periodo fissato all'articolo 32 e dopo una formale ingiunzione i Concessionarj non avessero dato esecuzione alle contratte obbligazioni senza aver fatto constare d'impedimenti di forza maggiore, ed ottenuta una proroga per l'adempimento delle medesime, s'intenderanno di pien diritto decaduti dalla Concessione, senza che occorra alcuna costituzione in mora.

Art. 63.

In tal caso la porzione della cauzione che non fosse per anco stata restituita ed il valore dei terreni ed opere d'arte sino all'ammontare della intiera cauzione medesima, s'intenderanno di pien diritto passate in proprietà dello Stato.

In questa circostanza il Governo potrà, se lo crede, provvedere al proseguimento ed al compimento della strada e delle opere tutte che rimasero imperfette, col mezzo di asta pubblica da aprirsi sulle basi del presente Capitolato e previo estimo delle opere costrutte od in via di costruzione, dei materiali provvisti, dei terreni acquistati e dei tronchi di strada ferrata che si trovassero già posti in esercizio.

L'appalto sarà deliberato al migliore offerente riconosciuto idoneo dall'Amministrazione superiore, esclusi però i Concessionarj decaduti ed i loro aventi causa.

Art. 64.

Il nuovo Concessionario sarà tenuto di pagare a quello decaduto dalla Concessione, prelevato anzi tutto l'ammontare della cauzione da corrispondersi al Governo a termini dell'articolo 28, il suddetto valore d'estimo dei tronchi di strada costrutti od in costruzione, loro annessi e dipendenti, e delle macchine, materiali ed altri oggetti qualunque destinati alla costruzione ed all'esercizio della linea messa in aggiudicazione, dei quali oggetti tutti verrà ad esso fatta la cessione.

Art. 65.

Quando un primo esperimento d'asta andasse deserto, si farà luogo con ribasso ad un secondo appalto dopo l'intervallo che sarà stabilito dal Governo, e se questo eziandio rimanesse infruttuoso, se ne farà un terzo, aprendo l'asta con ribasso sul prezzo portato dalle perizie e deliberando l'impresa in base pur sempre del presente Capitolato a colui che avrà fatto il miglior partito.

Art. 66.

Finalmente, se anche questo terzo incanto andasse deserto, il Governo potrà ritenere per sè le cose tutte cadenti in aggiudicazione, mediante un corrispettivo basato sul valore degli oggetti medesimi, valutati per sè stessi ed indipendentemente dall'appartenere alla strada ferrata, per il compimento della quale il Governo non assumerà alcun obbligo.

Art. 67.

Se, compiuta la strada ed aperta al pubblico, l'esercizio di essa venisse ad interrompersi su tutta o su qualche parte della linea concessa, senza che i Concessionarj vi provvedano immediatamente, o se l'esercizio medesimo venisse eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'amministrazione dei lavori pubblici prenderà a spese e rischio dei Concessionarj le misure necessarie per assicurare provvisoriamente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio.

Art. 68.

Se dopo trascorsi tre mesi dall'organizzazione del servizio provvisorio di cui nel precedente articolo i Concessionarj non abbiano giustificato i mezzi di riprendere l'esercizio regolare e sicuro, essi decadranno dal privilegio, e si procederà nel modo stabilito agli articoli 62 e 63 e seguenti pel caso della decadenza pronunciata, per non avere compiuto ed aperto all'esercizio la strada nel tempo prescritto.

Paragrafo 9.°

Disposizioni generali.

Art. 69.

I Concessionarj non potranno reclamare per il fatto di modificazioni che potessero venir introdotte nei diritti di pedaggio e nelle tariffe doganali o di strade ferrate attualmente in vigore o che potessero stabilirsi in seguito.

Art. 70.

Nei casi in cui fosse ordinata od autorizzata dal Governo la costruzione di strade nazionali o comunali, o di canali e condotti d'acqua per qualunque uso, che dovessero attraversare la strada ferrata che fa oggetto del presente Capitolato, i Concessionarj non potranno mettere ostacolo a tali attraversamenti; avranno però prese tutte le disposizioni necessarie perchè non ne risulti alcun impedimento alla costruzione od al servizio della strada ferrata, nè alcun danno o spesa ai Concessionarj stessi.

Art. 71.

Venendo costituita una Società anonima, non potranno essere ammessi sequestri sugli averi della Società stessa, suo capitale, interessi e dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi perciò ed i creditori degli azionisti non potranno sotto alcun pretesto provocare l'apposizione dei sigilli sovra i beni o gli averi della Società, nè prendere ingerenza alcuna nella sua amministrazione.

Dovranno anzi per l'esercizio dei loro diritti riferirsi agli inventarj sociali ed alle deliberazioni dell'Assemblea generale.

Art. 72.

Nel personale non tecnico, assunto dai Concessionarj al loro servizio, dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, i militari congedati, messi in ritiro od in aspettativa.

A tal uopo il Ministero dei Lavori pubblici trasmetterà alla Società annualmente una nota dei militari suddetti, ed i Concessionarj manderanno allo stesso Ministero una tabella dei loro impiegati ed agenti onde si constati la loro qualità.

Art. 73.

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione del presente Capitolato e della Convenzione cui va annessa, i Concessionarj o la Società dovranno rivolgersi dapprima al Ministero dei Lavori pubblici, cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la Società si ricorrerà ad arbitri, e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Art. 74.

Quando venga il caso di ricorrere allo arbitramento, la parte che lo avrà addimandato notificherà all'altro la scelta del proprio arbitro, invitandola a nominare il suo; e qualora questa non aderisca all'invito entro 14 giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Art. 75.

In caso di discrepanza fra i due arbitri, le parti nomineranno un terzo arbitro, e non potendo porsi d'accordo per questa nomina, essa verrà fatta dai due primi arbitri. Quando i due primi arbitri non possano concor-

dare nella scelta del terzo arbitro, codesta scelta si farà coll'estrarre a sorte una delle due persone proposte.

Art. 76.

Le due parti devono attenersi alla unanime risoluzione di due arbitri, ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Fatto, letto e sottoscritto in duplice originale a Torino, oggi 10 Luglio 1863.

Firmati all'originale:

Il Ministro dei Lavori pubblici,
L. F. MENABREA.

Ingegnere CARLO CARCANO
(per sè e per gli altri richiedenti la Concessione)

Il Capo di Sezione,
COBOEVICH.

Visto il Ministro,
L. F. MENABREA.

LEGGE

pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno, colla cessione di quelle Governative.

14 Maggio 1865.

VITTORIO EMANUELE II.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata la Convenzione stipulata il 22 Giugno 1864 per la fusione in un'unica compagnia della Società delle strade ferrate Livornesi, Maremmana, Centrale-Toscana e Romane e per la concessione alla medesima Compagnia delle nuove linee indicate nella Convenzione succitata (*allegato* A).

Quest' approvazione è vincolata all'esecuzione dei patti contenuti negli Atti addizionali 23 Novembre 1864 (*allegato* B) e 6 Febbraio 1865 (*allegato* B²).

Restano fermi i diritti di rimborso che spettassero allo Stato per le spese fatte e da fare a favore delle singole Società che entrano nella fusione.

La Società è autorizzata ad abbandonare le gallerie del Mesco e della Biassa per sostituirvi quanto alla prima il giro del Capo Mesco e quanto alla seconda il giro verso Campiglia a condizione per altro che stia dentro i limiti del contratto originario quanto alle pendenze ed

alla lunghezza totale ed alle curve della strada, e semprechè questa mutazione sia giustificata da ostacoli non superabili nel limite di tempo appresso indicato.

Il tronco di strada fra Levanto e la Spezia dovrà essere al più tardi aperto entro il 1870, ed a questa condizione il Governo abbuonerà alla Compagnia due milioni in compenso dei lavori che per il cambiamento della traccia resteranno inutili e della spesa che dovrà sostenere per applicare dei mezzi straordinarj di perforazione quando si mantenesse la traccia attuale, mantenuti fermi pel restante della linea del littorale ligure i termini stabiliti per l'ultimazione dei lavori.

Art. 2.

Sono pure approvate le seguenti Convenzioni:

a) Quella conchiusa il 30 Giugno 1864 tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici ed i rappresentanti delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale per la cessione delle linee dello Stato, del servizio di navigazione sui Laghi e dell'esercizio di diverse linee sociali, sotto le condizioni dichiarate nel Capitolato annesso alla Convenzione (*allegato* C) ferme le modificazioni riguardanti tanto la Convenzione, quanto il Capitolato che sono state convenute coll'Atto suppletivo 2 Febbraio 1865 (*allegato* C^2) e colle successive variazioni ed aggiunte assentite con Atto del 17 Febbraio 1865 dai rappresentanti della Società (*allegato* C^3) ed alla condizione che tutti indistintamente i prodotti delle linee dei servizi e degli esercizi predetti, che si riferiscono all'epoca anteriore alla consegna da farsi a termini dell'art. 23 del Capitolato, spetteranno allo Stato.

All'articolo 6 del Capitolato annesso alla Convenzione in data 30 Giugno 1864 colla Società delle ferrovie Lombarde e dell'Italia Centrale dopo le parole *Ivrea-Aosta* sono aggiunte le seguenti: *Mortara-Vercelli.* Il corrispettivo per l'esercizio della linea Mortara-Vercelli sarà determinato dalle norme dell'articolo 37.

Nel capoverso dell'articolo 58 del Capitolato annesso alla Conven-

zione 30 Giugno 1864, alle parole: *nella Stazione di Torino* sono sostituite le seguenti: *nelle Stazioni delle ferrovie cedute.*

b) Quella conchiusa nel predetto giorno 30 Giugno colla Società cessionaria degli eredi Ferrante per la costruzione di una ferrovia da Vigevano a Milano per Abbiategrasso, con rinuncia alla già ottenuta concessione della linea Mortara-Vercelli (*allegato* D).

La scadenza della presente Convenzione è fissata alla data medesima di quella accordata alla ferrovia Mortara-Asti-Casale, cioè toccherà il suo termine di 99 anni contemporaneamente a quello della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria.

c) Quella conchiusa nel giorno suddetto colla Società anonima concessionaria della ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria per la costruzione di una strada ferrata che diramandosi dalla linea già concessa, giunga a Mortara per Asti e Casale (*allegato* E).

d) Quella conchiusa il giorno 21 Maggio 1864 e completata colla dichiarazione 30 Giugno stesso anno coll'ingegnere Gaetano Capuccio, per la quale si concede la costruzione e l'esercizio di una linea di ferrovia da Torino a Ciriè (*allegato* F).

Art. 3.

Le strade ferrate da Genova a Torino e da Alessandria al Lago Maggiore contemplate nella prima Convenzione di cui parla il precedente articolo, continueranno ad essere ipotecate in guarentigia della rendita alienata in forza della Legge del 26 Giugno 1851 e del relativo Regio Decreto 22 Luglio successivo.

Quest'ipoteca costituita per Legge non abbisogna, onde essere conservata, di alcuna formalità.

Art. 4.

Il Governo è autorizzato a stipulare definitivamente con la Società italiana per le strade ferrate Meridionali la Convenzione 28 Novembre 1864, annessa alla presente Legge (*allegato* G) con le modificazioni ed aggiunte accettate con atto del 9 Febbraio 1865 (*allegato* G[1]).

All'articolo 16 della Convenzione 28 Novembre 1864, stipulata tra i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici e la Società concessionaria delle strade ferrate Meridionali è surrogata la disposizione seguente:

« La Società è autorizzata a realizzare il capitale necessario allo adempimento degli obblighi che ha assunto colla presente Convenzione, per un terzo di azioni e per due terzi di obbligazioni. »

All'articolo 21 del Capitolato annesso alla Convenzione del 21 Agosto 1862 stipulata colla Società delle strade ferrate Meridionali, è aggiunta la disposizione seguente:

« La sorveglianza esercitata dall'Amministrazione superiore, finchè l'annuo prodotto non raggiunga il limite necessario per isgravare il Governo del pagamento di qualsivoglia sovvenzione chilometrica, si estenderà anche a riconoscere se il servizio venga regolarmente eseguito da un personale sufficiente e capace, tanto nelle stazioni, quanto lungo la via, ed occorrendo la Amministrazione superiore potrà prescrivere, sentita la Società, quegli aumenti e cambiamenti nel personale medesimo, quelle disposizioni e modificazioni negli ordini di servizio e nelle tariffe, che sieno richieste dallo scopo di favorire un maggior movimento ed un aumento nel prodotto. »

Qualora nell'ulteriore sviluppo della rete delle ferrovie si riconoscesse la convenienza di eseguire le due linee di Popoli-Avezzano e di Conza e la Società delle strade ferrate Meridionali non volesse giovarsi del dritto di prelazione, essa e le altre Società concessionarie esistenti saranno in obbligo di cedere al Governo o alle Società concessionarie, mediante compensi, il dritto di passaggio e l'uso delle stazioni da Foggia a Candela e da Napoli a Contursi, da Pescara a Popoli e da Avezzano a Ceprano.

Art. 5.

Il Governo del Re presenterà nella prossima sessione legislativa un progetto di legge per la classificazione delle ferrovie e per la costituzione di consorzj provinciali e comunali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee complementarie della rete ferroviaria del Regno.

Art. 6.

Il Governo è autorizzato:

a) A concedere nel più breve termine possibile all'industria privata un tronco di strada ferrata che congiunga per la comunicaziane più diretta Salerno a San Severino ed Avellino.

b) A far costruire da alcuna delle Società concessionarie delle linee già in esercizio da Napoli a Salerno e da Cancello a San Severino nel punto del suo maggiore avvicinamento, nonchè della maggiore convenienza i chilometri di ferrovia necessarj per lo allacciamento di dette linee.

c) A dare una sovvenzione annua di lire 100,000 per la costruzione di una strada ferrata da Solmona all'incontro della linea da Popoli a Rieti, in modo che questo tronco possa servire a far cessare la interruzione da Solmona ad Avezzano, quando, costrutta la linea da Avezzano a Ceprano, venisse riconosciuta la utilità del valico di Fucino.

d) Ad accordare colla garanzia di un *maximum* di rendita chilometrica lorda di lire 20,000, la concessione di una linea da Cremona al confine Mantovano, quando però risulti che ne sia assicurata la congiunzione colla città di Mantova, ed il rannodamento colle linee venete, e riservati i dritti di prelazione secondo le Convenzioni vigenti colla Società lombarda e italo-centrale.

e) A concedere anche all'industria privata una strada ferrata da Candela fino presso a Melfi e la fiumana di Atella, con una sovvenzione annua di lire cento mila, ed a fare eseguire gli studii per la prolungazione di questa linea per Venosa, Gravina, Altamura e Gioja.

f) A fare, durante il biennio successivo alla pubblicazione della presente Legge, concessioni di ferrovie per Decreto Reale a favore dell'industria privata di quelle provincie e comuni che provvederanno alle spese occorrenti senza aggravio del pubblico Tesoro, sempre sotto l'osservanza delle condizioni generali stabilite dalla Legge organica sulle opere pubbliche, e per la durata non maggiore di anni 90, incoraggiandole con le esenzioni e franchigie già ammesse negli articoli

35, 50, 53, 54, 55 del Capitolato d'oneri approvato per la ferrovia da Gallarate a Varese con Legge 11 Agosto 1863.

Art. 7.

È fatta facoltà al Governo di conchiudere, entro quattro mesi dalla data della promulgazione della presente Legge, colla Società della ferrovia di Savona una Convenzione per concederle una garanzia del 6 per 0/0 su quel capitale che sarà reputato indispensabile per condurre a termine l'impresa e che in nessun caso potrà oltrepassare la somma di 54 milioni, a condizione che la detta Società rinunzi alli 8 milioni che le sarebbero ancora dovuti sul sussidio dei 10 milioni, ed alla garanzia chilometrica di lire 25,000 di prodotto lordo sulla linea Cairo-Acqui, come risulta dalla Convenzione approvata dalla Legge 21 Luglio 1861, ed a condizione inoltre che sieno adottate per trasporti militari e per tutti gli altri fatti a conto del Governo, le tariffe accettate dalla nuova Società delle ferrovie Romane, e che le due linee sovraindicate vengano regolarmente aperte all'esercizio non più tardi del 1.° Aprile 1867.

Art. 8.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare la concessione di una linea da Cuneo per Mondovì a Bastia o a Carrù sotto l'osservanza del Capitolato d'oneri che regola la Concessione della strada ferrata di Savona modificato coll'articolo precedente, e mediante il sussidio di un milione che sarà pagato alla Società concessionaria o con numerario o con titoli di rendita del Debito pubblico al corso del giorno, 6 mesi dopo che la suddetta strada ferrata sarà stata compiutamente attivata ed aperta all'esercizio.

Art. 9.

Il Governo è autorizzato ad immediatamente por mano ai lavori dei porti di Genova e Savona contemplati nelle Convenzioni 22 e 30 Giugno di cui nell'articolo 1.° e nell'alinea *a* del secondo articolo della presente Legge sino alla concorrenza delle somme che devono rispet-

tivamente essere somministrate dalle nuove Società delle strade ferrate dell' Alta Italia e delle Romane, a mente delle Convenzioni suddette.

Art. 10.

Il Governo contemporaneamente alla promulgazione della presente Legge, obbligherà mediante Decreto Reale a forma dell' articolo 21 della Convenzione approvata con Legge del 25 Agosto 1863, la Società Vittorio Emanuele a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino ad Eboli entro il termine di 5 anni.

Art. 11.

Il Governo entro tutto il 1866 presenterà i progetti di legge per la costruzione della strada ferrata da Terni ad Avezzano per Rieti, dell' altra da Avezzano a Ceprano, e di quella da Parma a Spezia.

Art. 12.

Con Decreto Reale sarà ordinata l'inscrizione nel bilancio passivo del 1865, della maggior somma dovuta alla Società italiana delle strade ferrate Meridionali in dipendenza della garanzia per l'anno 1863, regolata sulle basi stabilite all'articolo 9 della Convenzione autorizzata coll' articolo 4.° di questa Legge.

Mediante appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato verrà a suo tempo provvisto per il pagamento dei concorsi convenuti per il ponte sulla Sesia nella linea Castagnole-Casale e Mortara ed eventualmente per quello sul Ticino fra Arona e Sesto Calende non che per il versamento a farsi alla Società concessionaria delle linee dello Stato dei fondi di ritenuta incassati dal Governo sugli stipendi degli impiegati ed agenti che passano al servizio di detta Società, giusta quanto fu stabilito all' articolo 31 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 Giugno conchiusa colla Società delle strade ferrate Lombarde e Stati centrali.

Così pure con Decreto Reale verrà ordinata l'iscrizione nel bilancio

attivo dello Stato pel 1865, della somma di L. 10,378,665. 53, da pagarsi dalla Società concessionaria delle ferrovie Meridionali in conformità dell' articolo 11 della suddetta Convenzione.

Saranno anche nella parte attiva del bilancio dello Stato aperti appositi capitoli per l' iscrizione delle rate a corrispondersi dalla Società concessionaria delle linee dello Stato non che per le quote di concorso che, secondo è stabilito, la medesima e la Società delle strade ferrate Romane sono tenute a prestare.

Ordiniamo che la presente, munita dal sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Data a Firenze il 14 Maggio 1865.

VITTORIO EMANUELE.

(Luogo del Sigillo)

V. Il Guardasigilli,
VACCA.

A. LA MARMORA.
S. JACINI.
Q. SELLA.

CONVENZIONE

fra i signori Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici del Regno d'Italia per l'Amministrazione dello Stato, e la Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale, rappresentata dai signori Cavaliere ORAZIO LANDAU *e Cavaliere* PAOLO AMILHAU, *come da poteri loro conferiti con Atto del* 3 *Giugno e Dichiarazione* 8 *Giugno* 1864 *firmata* TALABOT, *venne convenuto quanto segue:*

Art. 1.

Lo Stato cede alla Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale le strade ferrate, i servizi di navigazione sui Laghi che sono in oggi di sua proprietà, non che i diritti ed obblighi che per l'esercizio di diverse linee sociali gli competono, il tutto sotto le clausole e condizioni dichiarate nell'annesso Capitolato.

Art. 2.

Per prezzo di questa cessione verrà pagata la somma di duecento milioni, dei quali venticinque *al* 5 *Maggio* 1865 e gli altri in sette uguali rate semestrali senza interesse.

Art. 3.

Lo Stato provvederà direttamente per il servizio degl'interessi e dell'ammortizzazione del prestito Hambro nei termini del Decreto Reale 22 Luglio 1851 e della relativa Convenzione del 2 dello stesso mese, gli effetti della quale non potranno in verun caso impedire o ritardare il pagamento integrale della somma indicata nell'articolo precedente.

Art. 4.

È guarentito alla Società per tutta la durata della Concessione un

interesse annuo del cinque per cento e l'ammortizzazione computata in base dei due decimi per cento sulla totalità delle spese incontrate per l'acquisto delle linee e dei servizi suddetti, nonchè per l'esecuzione dei diversi obblighi assunti, come è dichiarato nell' unito Capitolato.

Art. 5.

La durata della cessione è stabilita ad anni novantacinque decorrendi dal primo Gennaio 1865, salva la facoltà di riscatto nel termine stabilito dalla Legge.

Art. 6.

Approvata per Legge la presente Convenzione, si intenderanno comporre una sola rete le ferrovie attualmente possedute nel Regno dalla Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale e le strade ferrate ed i servizi di navigazione ceduti in forza del presente Atto, nonchè i tronchi a costruirsi dalla Compagnia in dipendenza dell'annesso capitolato, e la Società assumerà il nome di *Società ferroviaria dell' Alta Italia.* Essa presenterà all'approvazione del Governo entro il termine di mesi sei dalla data di detta Legge appositi statuti, nei quali sarà provveduto alla ricomposizione dell'Amministrazione sociale per renderla in modo assoluto indipendente da quella delle ferrovie del Sud dell' Austria e per ottenere la completa separazione degli interessi delle linee cadenti sul territorio del Regno.

Art. 7.

La sede della Società sarà in una città dei regi Stati. Il Consiglio d' Amministrazione sarà composto per i quattro quinti di Italiani. Il domicilio legale della Società per tutto ciò che riguarda le ferrovie concesse s'intenderà essere in quella città dei regi Stati, ove risiederà il Consiglio d' Amministrazione.

Art. 8.

La presente Convenzione firmata in doppio originale dalle parti contraenti non sarà definitiva ed esecutoria se non dopo essere stata approvata per Legge.

Essa andrà soggetta al diritto fisso di una lira.

Fatta, letta e sottoscritta in doppio originale a Torino oggi trenta Giugno mille ottocento sessantaquattro.

Firmati all' originale:

Il Ministro dei Lavori pubblici,
L. F. Menabrea.

Il Ministro delle Finanze,
M. Minghetti.

Horace Landau.
P. Amilhau.

Il Capo di Sezione,
Coborvich.

Teodoro Alfurno, *testimonio*
B. Scotti, *testimonio.*

CAPITOLATO

annesso alla Convenzione in data 30 *Giugno* 1864, *colle modificazioni ed aggiunte contenute negli Atti suppletivi* 2 *e* 17 *Febbraio* 1865 *e nella Legge* 14 *Maggio* 1865, *N.°* 2279.

Art. 1.

La cessione fatta dallo Stato con Convenzione in data d'oggi alla Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale comprende:

1.° La linea da Torino a Genova, compresa la linea e stazione di Piazza Caricamento, il binario detto della *Coscia*, la ferrovia a cavalli e le diramazioni e stazioni di proprietà del Governo;

2.° La linea da Alessandria ad Arona, compreso il servizio della navigazione sul Lago Maggiore;

3.° La linea da Novi ad Alessandria e Piacenza;

4.° La linea da Torino a Cuneo *e Saluzzo;*

5.° Il servizio di navigazione sul Lago di Garda;

6.° La linea daTorino al Ticino;

7.° La linea da Valenza a Vercelli per Casale;

8.° *Le nove mila undici azioni della ferrovia di Susa delle quali il Governo trovasi in possesso con tutte le ragioni, dritti, obblighi e carichi ad esso Governo come comproprietario ed esercente di detta strada, spettanti a termini delle Leggi* 14 *Giugno* 1852, *N.°* 1382, *ed annesso Capitolato, e* 10 *Febbraio* 1855, *N.°* 498, *inclusa la facoltà di riscatto di cui all'articolo* 41 *di detto Capitolato. Sono riservati i diritti che competono ai terzi detentori di azioni non riscattate della linea suddetta e di quelle di cui ai numeri tre e quattro di questo articolo.*

Art. 2.

Le strade ferrate ed i sèrvizi di navigazione designati nel precedente articolo sono ceduti con tutte le loro dipendenze mobiliari ed immobiliari, compreso il materiale fisso e mobile d' esercizio, le linee telegrafiche, il materiale fisso e galleggiante per la navigazione dei due laghi ed i terreni acquistati per la costruzione delle ferrovie, i quali non essendo stati regolarmente consegnati al demanio dello Stato si troveranno in libera disposizione dell' Amministrazione delle strade ferrate.

Art. 3.

Il materiale fisso e mobile che, giusta l' articolo precedente, è compreso nella cessione, è limitato a quello che risultava in servizio regolare od in riparazione al *primo Gennaio* 1865.

Quanto alle linee telegrafiche la cessione è ristretta ai fili e meccanismi che sono esclusivamente destinati al servizio delle ferrovie, ritenendo il Governo per sè quelli che inservono ad uso governativo o misto, coll' obbligo alla Società di provvedere, entro il termine non maggiore di sei mesi dalla data in cui entrerà in possesso delle strade cedute, onde i fili ad uso misto siano posti ad intera disposizione del Governo, collocando essa Società a proprie sue spese un filo per il servizio di ferrovia.

La manutenzione delle linee telegrafiche si farà alle condizioni vigenti per esse linee sulle ferrovie lombarde.

Art. 4.

Il materiale mobile acquistato, o costrutto, od introdotto in servizio dopo il primo Gennaio 1865 sarà rilevato dalla Compagnia a prezzo di estimo, e pagato all' infuori del valore pattuito per la cessione della rete. Nel caso che gli approvvigionamenti in oggetti di consumo, come combustibili, olii e grassumi, ed in materiali di qualsivoglia natura destinati all' armamento delle vie, alla costruzione e riparazione del materiale mobile, al servizio delle stazioni e delle officine, ed a quelli della na-

vigazione sui due laghi, nonchè in oggetti di ricambio delle macchine e dei veicoli, ed in oggetti fuori d'uso che al momento della consegna si troveranno appartenere allo Stato non raggiungano un valore complessivo di due milioni, il Governo dovrà a giudizio di periti rifarne la differenza alla Compagnia. Ove i detti approvvigionamenti eccedano l'indicato valore, la differenza ne verrà rifusa dalla Compagnia al Governo.

Art. 5.

La Compagnia è puramente e semplicemente surrogata allo Stato nelle Convenzioni da quest' ultimo conchiuse per l'esercizio delle linee appartenenti a società private e che sono qui infra indicate:

Torino-Pinerolo — Mortara-Vigevano — Acqui-Alessandria — Cavallermaggiore-Alessandria — Chivasso-Ivrea — Cava d'Alzo-Novara — Biella-Santhià.

Art. 6.

Sarà obbligo della Compagnia di assumere sulla richiesta del Governo l'esercizio delle linee di Castagnole-Casale-Mortara, di Mondovì-Bastia o Carrù, *di Monza-Calolzio, d' Ivrea-Aosta, di Mortara-Vercelli* e di Vigevano-Abbiategrasso-Milano, sotto le condizioni e riserve seguenti:

In corrispettivo dell' esercizio la Compagnia riterrà per le *quattro* prime linee il 50 per 0/0 sul prodotto brutto chilometrico tanto per il trasporto dei viaggiatori, come per quello delle merci a grande e piccola velocità e del bestiame, secondo le tariffe ad essa Società concesse. Tale prelievo verrà fatto secondo le norme stabilite nelle Convenzioni che saranno conchiuse col Governo.

Il corrispettivo per l'esercizio della linea Mortara-Vercelli sarà determinato dalle norme dell' art. 37.

Per la linea Vigevano-Milano per Abbiategrasso l'esercizio sarà assunto alle condizioni portate dai preliminari di Convenzione intesi coll' amministrazione delle ferrovie dello Stato sotto la data del 3 Ottobre 1863, quella eccettuata che si riferisce al corrispettivo del servizio sul

tronco di diramazione dalla stazione di Porta Ticinese alla stazione centrale di Milano, corrispettivo che sarà soddisfatto in ragione del 75 per 0/0 del prodotto lordo di esso tronco di diramazione.

Nella detta stazione centrale verrà fatto il servizio dei convogli anche per la linea Vigevano-Milano e viceversa, toccando però tanto all'andata che al ritorno a Porta Ticinese, ove sarà stabilita una stazione di passaggio per i viaggiatori ed una stazione merci.

Oltre agli indicati corrispettivi, saranno devoluti alla Compagnia i prodotti del corpo stradale e dei suoi annessi, non che dei fabbricati.

In mancanza di esplicite stipulazioni nei rispettivi Capitolati l'esercizio sarà regolato d'accordo tra le due Società, ed in caso di dissenso fra loro per giudizio di arbitri.

Non potrà la Compagnia essere costretta ad intraprendere l'esercizio dei tronchi parziali su dette linee, i quali non siano specialmente designati nel Capitolato, eccettuato il caso in cui i due estremi di detti tronchi immettano in altre linee già esercitate dalla Compagnia.

La Compagnia avrà diritto di farsi rappresentare al collaudo delle predette linee, e dovrà rivolgersi al Ministro per le osservazioni che essa credesse opportuno di presentare intorno all'eseguimento ed al compimento dei lavori.

Art. 7.

La Società subentra in tutti gli obblighi, facoltà e diritti al Governo ed alla Società di Cuneo competenti verso la Società della ferrovia di Savona per quanto concerne l'esercizio di quella strada e l'uso di tronchi e di stazioni comuni.

Art. 8.

Venendo accordata per Legge la Concessione di una linea ferroviaria da Torino a Ciriè, si osserveranno nell'interesse dei trasporti militari le norme seguenti:

Sarà lecito alla Società concessionaria di detta linea di raccordare la sua stazione in Torino, colla linea da Torino a Milano, in un punto

vicino alla stazione di Porta Susa, da determinarsi dal Governo, sentita la Compagnia, e ben inteso a spese di quella Società.

Nel caso che il Governo intendesse che convogli di truppe e materiale militare proveniente da oltre Torino per Ciriè e viceversa attraversino Torino senza fermarvisi, saranno dette truppe e materiali nel primo caso a cura della Compagnia direttamente condotte al punto di congiungimento colla diramazione di Ciriè, ove la rispettiva Società, avutone opportuno avviso, provvederà al proseguimento del trasporto; nel secondo caso, venendo allo stesso punto di congiungimento, saranno, mediante preavviso trasmesso alla Compagnia, rimorchiati alla stazione centrale.

Le condizioni di questo scambio di vagoni saranno, tanto per le norme relative all'uso reciproco del materiale, quanto per l'assestamento dei conti, non che per le altre condizioni generali di questo servizio cumulativo, esclusivamente limitato ai trasporti militari, oggetto di accordo tra le due Società, ed in caso di discrepanza verranno definite per mezzo di arbitri.

All'infuori delle predette riserve speciali, la Società di Ciriè eserciterà la sua linea con mezzi propri nei limiti della sua Concessione senza che la Compagnia possa pretendere diritto di prelazione od indennità di qualunque sorta per questo esercizio, nè venir astretta ad assumerne il carico.

Art. 9.

Il Governo rimane incaricato di far proseguire e di compire i lavori della stazione centrale a Torino secondo il progetto per la stazione dei passeggeri approvato in eseguimento della Legge 31 *Luglio* 1861, *N.* 118, *non che di liquidare definitivamente i conti relativi a proprie spese. La Compagnia contribuirà a quei lavori per la somma di cinquecentomila lire. Nel caso che venga approvata per legge la Concessione* 6 *Maggio* 1864 *tra l'amministrazione dello Stato ed il municipio di Torino per una permutazione di terreni contigui alla predetta stazione centrale, al Governo si sostituisce fin d'ora per lo eseguimento di tale Convenzione la*

Compagnia, la quale in conseguenza prenderà possesso dei terreni permutati, e rimborserà al Governo il valore dei detti terreni stabilito in lire trecento sessantotto mila duecento cinquantuna e centesimi sette.

Art. 10.

L'arrivo e la partenza di tutti i convogli viaggiatori avrà luogo in Torino alla stazione centrale di Porta Nuova; nella stazione attuale di Porta Susa si farà anche il servizio dei viaggiatori per la linea del Ticino e sue diramazioni.

Il servizio delle merci in detta stazione sarà provvisoriamente conservato in vigore fino a che non venga dal Governo diversamente disposto, allorquando saranno definitivamente compiuti i lavori della stazione centrale e verrà aperto l'esercizio dei magazzini doganali.

Art. 11.

Decidendo il Governo di trasportare la stazione merci in Genova lungo il porto, dovrà egli somministrare uno spazio sufficiente ai bisogni del movimento commerciale e coordinarlo colle opere di sistemazione del porto.

Tale area sarà livellata all'altezza del piano inferiore della massicciata delle vie di congiungimento della nuova stazione colla linea principale.

La Compagnia dovrà terminare questa stazione, cioè provvederla di binarj, scali, tettoje ed attrezzi occorrenti per il pronto e facile andamento delle operazioni commerciali sì del porto che della città colla ferrovia, coordinando il piano della medesima e le relative opere in modo anche da assicurare la facile e pronta relazione delle provenienze delle linee del litorale ligure col servizio del porto e colle destinazioni in città.

L'ordinamento del servizio interno della stazione delle merci dipenderà dalla Compagnia, la quale, per fissare le norme del servizio comune con quelle delle linee del litorale ligure e per determinare le rispettive quote di spesa, si concerterà colla Società interessata. Non riuscendo ad un amichevole accordo, verranno le questioni decise da arbitri.

La Compagnia non farà opposizione all'eventuale stabilimento accanto la stazione di piazza del Principe in Genova di una stazione per il servizio dei viaggiatori delle linee del litorale, secondo il progetto che verrà approvato dal Governo. Ove si preferisca di far convenire nella stazione di P. P. i convogli del litorale, la Compagnia non vi farà ostacolo, con ciò che per il servizio di stazione che sarà a di lei cure disimpegnato, le sieno corrisposte quelle indennità che per mutuo accordo o per giudizio d'arbitri saranno stabilite.

Sì nell'uno che nell'altro caso la Compagnia sarà in diritto di riscuotere per il percorso sulle sue linee un pedaggio eguale a quello che il Governo percepisce attualmente dalla Società della linea di Voltri.

Colle stesse norme stabilite per l'uso della stazione di Porta Pila sarà regolata la indennità per l'uso della stazione di Sampierdarena.

La Compagnia concorrerà alle spese dei lavori assunte dal Governo per il porto di Genova nella somma di tre milioni in numerario od in lavori preventivamente approvati dal Governo.

Art. 12.

Volendosi stabilire una nuova stazione di viaggiatori a Genova con sopprimere l'attuale di P. P., è esclusivamente riservata al Governo la definitiva determinazione sulla scelta del sito e sulle modalità del progetto, dopo sentita la Società nelle sue osservazioni.

Le spese occorrenti per questa traslocazione, cioè tutte le spese per occupazioni di fondi, movimenti di terra, massicciate, opere d'arte, mura e muraglioni sia per il locale di stazione propriamente detto, che per la linea di congiungimento colla linea settentrionale verso Sampierdarena, fabbricati e tettoje, binarj ed attrezzi, insomma forniture d'ogni genere occorrenti nella nuova stazione, non saranno a carico della Compagnia.

Il Governo entrerà in pieno ed intiero possesso della stazione abbandonata e dei tratti di ferrovia che la collegano colla linea principale nonchè di quanto esisterà in essa all'epoca della consegna della nuova stazione alla Compagnia.

Saranno prese dal Governo d'accordo colla Compagnia tutte le misure opportune per non incagliare in ogni caso il servizio della stazione di P. P.

Per quanto si riferisce all'ordinamento interno della nuova stazione passeggeri, al servizio cumulativo ed al corrispettivo a perceversi dalla Compagnia per eseguirlo, sarà osservato quanto venne di sovra stabilito per la stazione delle merci.

Art. 13.

La Compagnia dovrà provvedere di una tettoja le stazioni di Novara, Novi e Casale, e collocare adatti tettucci (*marquises*) nelle stazioni di 2.ª classe indistintamente, ed in quelle di 3.ª classe, nelle quali il movimento dei viaggiatori sia, a giudizio del Governo, d'importanza tale da richiederla.

Art. 14.

Essa Compagnia dovrà porre a disposizione del Ministero dell'Interno nelle stazioni di 1.ª e 2.ª classe appositi locali per uso d'uffizio e di corpo di guardia degli agenti di pubblica sicurezza destinati a prestare servizio presso le stazioni.

Sarà pure obbligo della Compagnia di mantenere a disposizione della Direzione generale dei Telegrafi gli attuali locali ad uso di officina per la riparazione del materiale telegrafico, o di sostituirne altri di pari comodità, e di somministrare un'area sufficiente nella stazione di Alessandria ed altre per deposito dei pali destinati alla costruzione delle linee telegrafiche e loro manutenzione in modo da non recare incaglio al servizio delle stazioni.

L'area ed i locali accennati in quest'articolo dovranno essere forniti gratuitamente.

Art. 15.

La Compagnia sarà tenuta a costrurre il doppio binario sulle linee che costituiscono la rete cedutale dallo Stato, quando il prodotto lordo di esse linee raggiunga le lire 35,000 per chilometro.

Qualora però il Governo volesse obbligare la Compagnia alla costru-

zione di essi binarj prima che il prodotto raggiunga l'indicato limite, esso ne farà le spese, e le pagherà alla Compagnia in titoli di rendita dello Stato al corso del giorno, con riserva, realizzandosi il caso in cui la Compagnia avrebbe dovuto farlo del proprio, di ripetere il rimborso integrale della incontrata spesa.

La costruzione dei detti nuovi binarj sarà affidata alla Compagnia, la quale dovrà presentare alla preventiva approvazione del Governo i progetti particolareggiati colla perizia della spesa delle relative opere o dei materiali d'armamento.

La manutenzione dei binarj predetti, anche nel caso di costruzione a spese del Governo, resterà a carico della Compagnia.

La Compagnia, in deroga al disposto dall'articolo 6 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 Giugno 1860, rimane per ora, e finchè non sia raggiunto il prodotto lordo di lire 35,000, esonerata dal collocamento del doppio binario sulla linea Rho-Magenta.

È autorizzata la Compagnia ad eseguire sui ponti sul Ticino e sulla Sesia i lavori che saranno necessarj per renderli atti a dar sede al secondo binario, sempre che ciò possa eseguirsi senza incagliare il movimento sulla strada ordinaria. Sarà obbligo della Compagnia di presentare preventivamente dettagliati progetti all'approvazione del Governo.

Art. 16.

Entro il termine di quattro anni dall'emanazione della legge approvativa di quest'atto, dovrà la Compagnia riunire con un tratto di ferrovia ad un solo binario la stazione di Sesto Calende colla linea da Novara ad Arona in prossimità di quest'ultima stazione.

Il ponte da stabilirsi sul Ticino sarà a doppio uso della ferrovia e del carreggio ordinario, prendendo il Governo l'impegno di pagare la metà della spesa occorrente per tale costruzione.

Si obbliga pure la Compagnia di prolungare fino all'incontro delle linee Ticinesi la linea Milano-Monza-Camerlata, passando per Como e mettendola in comunicazione col porto, e di disporre per l'eseguimento

delle relative opere in modo da raggiungere dette linee contemporaneamente all'apertura del tratto da Lugano al confine Italiano.

Nella compilazione dei progetti ed esecuzione dei lavori saranno osservate le norme stabilite nel Capitolato annesso alla Convenzione 25 *Giugno* 1860 *per le ferrovie Lombarde.*

A chiarimento delle stipulazioni contenute nell' art. 2 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 Giugno 1860, è dichiarato che l'obbligo di costrurre la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla Compagnia prima che il prodotto lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le lire 35,000 per chilometro.

Art. 17.

Il Governo assume il servizio delle obbligazioni della ferrovia di Cuneo ed il riscatto delle azioni di essa ferrovia e di quella di Piacenza, la corrisponsione delle annualità dovute al municipio di Sampierdarena per l'acquisto della linea a cavalli di quel comune, a mente della Convenzione 10 Febbraio 1858, non che il pagamento di tutte le passività risultanti dalla costruzione o dall'acquisto delle strade concesse e delle loro dipendenze e che non fossero interamente estinte all' epoca della consegna.

Inoltre il Governo guarentisce la Compagnia da ogni molestia per parte dei terzi e da ogni pretesa loro sul corpo stradale per diritto di proprietà o per servitù di passaggio od altro.

Art. 18.

Il Governo si riserva di addivenire alla liquidazione dei crediti tuttora esistenti all' epoca della consegna e derivanti da diritti anteriori alla medesima, e di esigerne in qualunque tempo l'ammontare a totale suo profitto.

Art. 19.

La Compagnia entrando in possesso delle linee e dei servizi indicati all' articolo 1, rimane investita dei diritti del Governo verso i terzi in

quanto essi riflettono l'esercizio e l'uso delle linee suddette ed il servizio dei piroscafi sui laghi, e surroga il Governo medesimo pei carichi ed obblighi d'ogni natura che ne dipendono.

Art. 20.

Il Governo cede alla Società i diritti che ad esso competono sopra una parte della portata dell'acquedotto Nicolay per il servizio della ferrovia, giusta le Convenzioni sancite colla Legge 5 Giugno 1854 ed i giudicati intervenuti nella causa vertita fra l'amministrazione dello Stato e la società Nicolay.

Art. 21.

I contratti in corso di eseguimento per opere e provviste d'ogni natura sono riconosciuti ed accettati dalla Compagnia, la quale si assume i diritti ed obblighi che dai medesimi derivano al Governo; copia autentica dei relativi atti ed ove d'uopo l'originale verrà contro ricevuta consegnato alla Compagnia coll'obbligo di restituzione.

Art. 22.

Il Governo, sulla richiesta della Compagnia ed a partire dall'epoca in cui ad essa sono devoluti i prodotti delle linee cedute, darà alla medesima comunicazione di tutti gli atti relativi alla costruzione ed all'esercizio di dette linee. Tali atti le saranno definitivamente consegnati mediante inventario allorquando essa entrerà in possesso delle linee cedute e ne assumerà il regolare esercizio.

Art. 23.

La consegna delle ferrovie e loro dipendenze comincierà entro un mese dopo la promulgazione della legge *che approva la cessione di esse alla Compagnia*, e sarà continuata senza interruzione e mediante inventario esatto in doppia copia, firmato dai delegati del Governo e della Compagnia.

Art. 24.

Alla Compagnia concessionaria spetteranno, a datare dall'atto della

consegna, i prodotti delle linee, fatta detrazione delle spese di esercizio e delle competenze di qualunque natura dovute ai terzi.

Art. 25.

Mediante il pagamento di un milione di lire, che le viene dal Governo accordato a titolo di compenso per le minori spese di mantenimento del corpo stradale e del materiale fisso e mobile, effettuate sulla rete in discorso nel corso dell'anno 1864 *e nel periodo del* 1865 *che precederà la consegna di essa, la Compagnia accetta le strade ferrate e loro dipendenze nello stato in cui si trovano all'epoca della consegna.* Nell'intervallo che correrà tra la sottoscrizione della Convenzione e l'entrata della Compagnia in possesso delle linee, non potrà il Governo fare alcun atto che rechi modificazioni alle linee concesse e loro dipendenze, nonchè al materiale cadente nella cessione, all'infuori, ben inteso, di quanto concerne il servizio corrente di manutenzione.

Resta però convenuto che durante tale intervallo la direzione dell'esercizio continua a rimanere esclusivamente affidata al Governo, a cui faranno capo i rappresentanti della Compagnia per quelle indicazioni, concerti e schiarimenti che potranno occorrere a tutela degli interessi della medesima.

Art. 26.

Durante il periodo in cui il Governo farà l'esercizio per conto della Compagnia, esso non sarà risponsale di alcun danno o perdita, salvo che non provenga da fatto d'impiegati che trovinsi al suo servizio all'epoca in cui il danno o la perdita saranno constatati.

Art. 27.

Il resoconto della gestione tenuta dallo Stato per conto della Compagnia sarà presentato nel termine di tre mesi dal giorno in cui esso avrà avuto fine. Questo conto comprenderà i prodotti dell'esercizio durante la gestione per conto della Compagnia, rimanendo per intero

devoluti al Governo i prodotti che, quantunque riscossi dopo la cessione, si riferiscono al periodo nel quale le dette linee erano in proprietà dello Stato.

Art. 28.

I prodotti delle ferrovie cedute non saranno pagati alla Compagnia se non dopo che questa avrà effettuato il pagamento dell' intiera prima rata pattuita nel contratto di vendita.

Art. 29.

Tutto il personale che si troverà in servizio delle ferrovie esercitate dallo Stato all' epoca della promulgazione della Legge di concessione è accettato dalla Compagnia con equivalenza di grado, stipendio, diritti e competenze, come risulterà da apposito elenco che sarà redatto dal Ministero dei Lavori pubblici e consegnato in forma autentica alla Compagnia appena promulgata la Legge che approva la cessione.

La posizione di detto personale nei rispettivi gradi verrà regolata in base all'anzianità.

Le promozioni verranno fatte in perfetta parità in concorso col personale che è già sotto la dipendenza della Compagnia.

Art. 30.

Ogni impiegato od agente che passerà in servizio della Compagnia, qualunque sia il suo grado ed età, avrà diritto ad essere ammesso al benefizio della ritenuta per la Cassa-pensioni a tenore dell' articolo 5.°, e col benefizio dell'articolo transitorio del relativo regolamento sociale.

Quelli fra gl' impiegati che passano al servizio della Compagnia e che erano già sottoposti a ritenuta per la pensione di riposo, avranno diritto alla liquidazione della loro pensione, giusta le leggi vigenti per gl' impiegati dello Stato, e si seguiranno le discipline delle stesse Leggi per il collocamento a riposo.

Quelli poi che non avevano diritto a godere di tale benefizio saranno per la liquidazione della loro pensione soggetti al regolamento della Cassa sociale.

Art. 31.

Il Governo si obbliga di versare nella Cassa-pensioni della Società nel termine di tre mesi, dopo l'approvazione legislativa della presente Convenzione, una somma corrispondente alle ritenute degli stipendi che a partire dal 1.° Luglio 1856 furono pagati agli impiegati ammessi a beneficio di pensione secondo le Leggi dello Stato, e che passeranno a servizio della Compagnia.

Le pensioni liquidate giusta la Legge dello Stato saranno pagate in comune dal Governo e dalla Compagnia. Questa corrisponderà quanto potrebbe spettare all'impiegato, a tenore del suo regolamento, per l'ammontare delle ritenute operate: il Governo supplirà alla somma mancante per integrare la pensione liquidata.

Art. 32.

Saranno versati nella Cassa di consorzio di mutuo soccorso fra gli impiegati ed operai delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale i fondi che, all'epoca in cui la Compagnia entrerà in possesso delle linee dello Stato, si troveranno nella Cassa di soccorso degli agenti di esse linee.

Il Governo farà compilare una nota delle persone inscritte nei registri della Cassa alla data della loro compartecipazione, acciò serva di norma alla Compagnia e di titolo ai compartecipanti per esperire dei loro diritti alla concessione dei sussidii da farsi secondo il regolamento sociale, le di cui disposizioni saranno agli attuali agenti delle linee dello Stato applicate nella loro integrità a datare dal giorno in cui passeranno al servizio della Compagnia.

Art. 33.

Verificandosi il caso che il prodotto lordo delle linee enumerate agli articoli primo e quinto congiuntamente a quello della linea di Torreberetti, prodotto computato per il 1862 in cinque milioni quattrocento diecinove mila centotrenta lire e centesimi tredici per le strade già esercite

dalla società Vittorio Emanuele, e di ventidue milioni duecento novantasette mila trecento novantasei lire e centesimi ottanta per le strade esercite dallo Stato, non ascenda in complesso a centotto milioni di lire, il Governo rifarà anno per anno la somma mancante. Questa assicurazione per le linee di proprietà dello Stato è accordata per tutta la durata della Concessione e per le linee appartenenti a Società particolari a tutto il periodo durante il quale ne sarà fatto dalla Compagnia l' esercizio. Avvenendo per ciò il caso che cessi la Compagnia dall' esercizio di una linea sociale, sarà dalla predetta somma guarentita per prodotto brutto complessivo, dedotta quella corrispondente al prodotto brutto speciale di detta linea ottenuto nel mille ottocento sessantadue, più l' uno per cento sul prodotto medesimo. Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate in forza della predetta assicurazione non saranno dalla Compagnia ulteriormente rimborsate e ad essa rimarranno definitivamente acquistate.

Art. 34.

L'interesse annuale del 5 per 0/0 ed il fondo di ammortizzazione in base di 2/10 per cento, che lo Stato guarentisce a termine della Convenzione alla Compagnia pendente l'intera durata della Concessione, verrà applicato sul totale delle spese fatte, sia per l'acquisto delle linee e servizi di cui all'articolo 12, sia per lo adempimento degli oneri che per l'effettivo eseguimento di lavori o per concorso pecuniario dipendente dall'attuazione di essi, furono imposti alla Compagnia con questo Capitolato e relativa Convenzione.

Se per un avvenimento qualunque, non escluso il caso di forza maggiore, l'esercizio della ferrovia fosse interrotto, e per negligenza della Compagnia non venisse provveduto al più presto al ristabilimento del servizio regolare, il pagamento della guarentigia di cui sovra sarà ridotto proporzionalmente al danno verificato.

Le somme che lo Stato avesse eventualmente sborsate alla Compagnia in forza della guarentigia stabilita *all'articolo quarto e lla Convenzione,* costituiranno un'anticipazione fruttante l'annuo interesse del 4 per 0/0

Quest' anticipazione verrà rifusa colla eccedenza dell' introito netto sull' annualità garantita del 5 $^{1}/_{2}$ per 0/0.

Tali eccedenze verranno applicate alla estinzione prima degl' interessi, poscia del capitale.

Però rimane convenuto che tale garanzia del 5 *per* 0/0 *col relativo ammortimento è in ogni caso compresa nella garanzia del prodotto brutto stabilita coll' articolo precedente.*

Art. 35.

Il Governo si riserva il diritto di sorvegliare e controllare nel modo il più lato la gestione della Società, la quale, a semplice di lui richiesta, avrà l' obbligo di fornirgli tutti gli schiarimenti e tutte le comunicazioni che egli crederà opportuno, e specialmente il preventivo dell' amministrazione e dell' esercizio.

Il Governo avrà altresì il diritto di farsi rappresentare alle assemblee generali. Esso potrà nominare uno o più Commissarj incaricati di questa sorveglianza. In caso di discrepanza tra questi Commissarj e la Società, il Ministero dei Lavori pubblici sarà chiamato a decidere, salvo il ricorso, ove ne sia il caso, agli arbitri di cui all' articolo 66.

Art. 36.

Le spese per la sorveglianza e per il controllo dell' esercizio saranno sopportate dalla Società in ragione di lire 60 per ciascun chilometro di strada in esercizio ed in costruzione, da versarsi annualmente nel Tesoro dello Stato.

Art. 37.

Per la costruzione di nuove linee parallele ad altre comprese nella rete venduta alla Compagnia, o che dalle medesime si diramino, o le attraversino, saranno osservate le seguenti norme:

Il Governo non potrà concedere linee parallele aventi per iscopo di servire gli stessi centri di popolazioni o di commercio ai quali serve una linea compresa nella rete ceduta.

Per la concessione a terzi di diramazioni, cioè di linee che si colleghino colla rete ceduta da una sola estremità, la Compagnia per un decennio, a partire dalla data dell'entrata in possesso, avrà il diritto di prelazione, con ciò che essa, nello spazio di quattro mesi dal giorno della notificazione delle condizioni proposte, dichiari di accettarle e rimborsi ai terzi richiedenti le spese di progetto in quella somma che sarà convenuta d'accordo o, in caso di dissenso, determinata da arbitri.

Qualora la Società non accetti la esibitale concessione e venga la linea costrutta dal Governo o da privata Società, non potrà la Compagnia rifiutarsi ad assumerne l'esercizio alle condizioni che saranno infra indicate.

Per le linee trasversali esclusivamente destinate a congiungere due punti della rete ceduta, la Compagnia avrà il diritto di prelazione durante l'intero periodo della concessione; ma, non valendosi di questo diritto, non potrà essere tenuta ad assumerne l'esercizio.

In tutti i casi, sarà la Compagnia tenuta di concedere al Governo, od a Società concessionarie che saranno autorizzate a costrurre e ad esercitare nuove linee, l'uso di quelle stazioni o tronchi parziali di linea che potranno rendersi comuni a dette nuove linee od a quelle possedute dalla Compagnia, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute o, in caso di dissenso, stabilite da arbitri.

Le nuove linee a consegnarsi alla Compagnia perchè ne assuma l'esercizio, saranno perfettamente compiute, armate e fornite di tutti gli attrezzi, escluso il materiale mobile, necessarj all'esercizio, e di una linea telegrafica.

La Compagnia avrà diritto di assistere al collaudo, e nascendo divergenza sull'apprezzamento dei risultati del medesimo, potrà promuovere un giudizio di arbitri.

In compenso dell'esercizio saranno rifuse alla Compagnia le spese che ad essa incomberanno per l'esercizio propriamente detto, per il mantenimento del suolo stradale, delle opere d'arte, dei fabbricati e dell'armamento, e le verrà assegnata una somma fissa annua per spese generali,

affitto ed ammortizzazione del materiale che dovrà la Compagnia somministrare a suo carico. — Questi compensi non venendo di buon accordo convenuti tra le parti, verranno fissati da arbitri.

Ove i prodotti dell'esercizio non coprano le spese, non sarà la Compagnia tenuta a continuarlo se non nel caso che i proprietarj della linea le diano particolari guarentigie.

La Compagnia non sarà tenuta ad esercitare linee in condizioni di pendenze o di curve diverse da quelle fissate all'articolo 8 del Capitolato per le ferrovie Lombarde.

Le tariffe generali dei trasporti sulle linee delle quali verrà, a senso del presente articolo, assunto l'esercizio dalla Compagnia, saranno esattamente conformi a quelle stabilite dal presente Capitolato.

Il diritto di prelazione di cui sovra non sarà dalla Compagnia invocato per la costruzione delle linee Torino-Ciriè, Castagnole-Casale-Mortara, Cuneo-Mondovì-Bastia o Carrù e Vigevano-Milano, e di quelle altre per le quali fu ad altri in anteriori Capitolati concessa la preferenza, come pure per le ferrovie da esercitarsi a cavalli, con ciò ben inteso, in quanto a queste ultime, che essa Compagnia non possa in nessun tempo e modo essere costretta ad assumerne l'esercizio.

Rinunzia la Compagnia a qualunque diritto le possa competere per la concessione della linea Parma-Spezia in dipendenza della Convenzione stipulata dal Governo colla Società delle strade ferrate Lombarde sotto la data del 25 Giugno 1860.

Art. 38.

Spetterà alla Compagnia di stabilire, coll'approvazione del Governo, le norme per il transito dei convogli nei tronchi in comune, nonchè per il servizio di stazione.

Art. 39.

Gl'introiti delle ferrovie e la guarentigia dello Stato verranno attribuiti per ordine di priorità al pagamento degli interessi ed all'ammortizzazione delle obbligazioni.

Art. 40.

La contabilità delle linee e servizi di navigazione dichiarati nell' articolo 1.°, e che passano in proprietà della Compagnia, sarà tenuta affatto distinta dalle altre linee da essa possedute, in modo che in qualunque tempo le spese di costruzione, d' acquisto e di esercizio di dette nuove linee risultino separate dalle altre spese.

In egual modo la Compagnia dovrà tener separati i conti di ciascuna delle linee sociali da essa esercitate, e versare mensilmente nelle casse sociali la parte dei prodotti che spetta a ciascuna di esse. Questa disposizione sarà applicabile alle linee di Cuneo, *Susa* e Piacenza fino allo scioglimento delle rispettive Società.

Art. 41.

La Compagnia è autorizzata a creare stabilimenti, officine e fucine, a conservare in attività quelli che dal Governo le vennero ceduti, ad acquistare ed esercire miniere di carbone fossile o di lignite, depositi di torba, boschi e selve, uniformandosi perciò alle leggi ed ai regolamenti tanto emanati, quanto da emanarsi, e con espressa riserva che le disposizioni contenute nell' articolo 33 non debbano ritenersi applicabili alle varie industrie ora accennate, e che la garanzia del Governo non si estenda ai risultati economici dell'esercizio di questi stabilimenti.

Art. 42.

Le linee cedute saranno sottoposte alla tassa del decimo, all'imposta fondiaria ed a quelle altre che fossero sancite per legge.

L' imposta fondiaria sia per la sede del corpo stradale, che per i fabbricati, sarà valutata in base al valore attribuito ai terreni e fabbricati nelle località attraversate dalla ferrovia.

Art. 43.

Tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente all' esercizio delle linee saranno soggetti al diritto fisso di una lira, ed anderanno esenti da ogni diritto proporzionale di registrazione.

Art. 44.

La Società potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'amministrazione e l'esercizio delle ferrovie delle quali ha la proprietà e l'esercizio.

Art. 45.

La Compagnia è autorizzata a percepire sulle ferrovie che fanno oggetto della presente Convenzione le tariffe annesse a quest'atto (*allegato* A).

La Compagnia assume l'obbligo di parificare entro un decennio, dalla data della Legge che approva questo atto, le tariffe applicate sulle linee Lombarde ed Italo-centrali per i trasporti di viaggiatori e merci con quelle portate dal predetto allegato.

Le tariffe in vigore per trasporti sulle linee di Biella e di Pinerolo saranno provvisoriamente mantenute.

Ai trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo sulle ferrovie di proprietà della Compagnia, comprese le linee lombarde e dell'Italia centrale, sarà applicata la tariffa speciale (*allegato* B).

Ove fra il Governo e le Società proprietarie delle linee di cui la Compagnia ha l'esercizio si convenga per la estensione ad esse linee, in tutto od in parte, della suddetta tariffa generale e speciale, non potrà la Compagnia muover per tal fatto alcun richiamo, nè invocare diritto ad indennità.

Art. 46.

Il Governo stabilirà con apposito regolamento, sentita la Società, i titoli giustificativi, mediante i quali i trasporti fruiranno della sovra indicata tariffa speciale, come pure le norme e le cautele da osservarsi nei trasporti stessi sì per quanto concerne le persone, come per ciò che si riferisce alle materie ed al bestiame.

Art. 47.

Ove il Governo avesse bisogno di spedire masse di truppa o materiale ed oggetti attinenti al servizio militare ad un punto qualunque della

rete concessa, la Società sarà tenuta di mettere tosto a di lui disposizione tutti i mezzi di trasporto di cui essa si vale per l' esercizio della sua linea.

In questo caso, e sempre che si verifichi sospeso per tal servizio ogni altro trasporto particolare sul tratto di linea usato dal Governo, verrà pagata da esso Governo per i trasporti da lui eseguiti la metà dei diritti stabiliti dalla tariffa generale.

Art. 48.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da un'estremità all'altra delle linee e da punto a punto delle medesime *non che sui laghi*, sarà fatto gratuitamente dalla Compagnia nel modo seguente:

1.° Nei treni ordinarj di viaggiatori e di mercanzie che saranno designati dall' amministrazione superiore *e sui battelli a vapore*, la Compagnia sarà obbligata di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto pei bisogni dell' amministrazione delle poste, e destinato a ricevere, oltre alle valigie delle lettere e dei dispacci, anche l'agente postale incaricato di questo servizio;

2.° Se il volume delle valigie di posta e le circostanze del servizio rendessero necessario l'impiego di vetture speciali, ovvero se l'amministrazione delle poste volesse stabilire degli uffizj postali ambulanti, la Compagnia sarà obbligata di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario, sia di andata che di ritorno anche di questi veicoli, i quali dovranno essere costrutti e mantenuti a spese della Società, mediante il rimborso da convenirsi d'accordo. Questi vagoni saranno eseguiti secondo i modelli che saranno forniti dall' amministrazione delle poste;

3.° L'amministrazione delle poste non potrà esigere alcun cambiamento nè negli orarj approvati, nè nel corso o fermate di convogli ordinarj. Se essa vorrà servirsi di un treno speciale che corra con velocità ordinaria ed anche eccezionale, la Società non potrà rifiutarsi, ma in questo caso la medesima verrà compensata delle spese che saranno determinate di buon accordo o a giudizio di periti;

4.° Quando l'amministrazione delle poste domandi un convoglio speciale, la Compagnia avrà diritto di aggiungere vetture pei viaggiatori d'ogni classe e vagoni pel trasporto di merci a grande velocità a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5.° Nelle stazioni in cui l'amministrazione delle poste lo giudicherà necessario, la Compagnia dovrà cederle per un prezzo da stabilirsi d'accordo od a giudizio di periti l'uso di un locale sufficiente per ufficio postale o per deposito delle valigie, opportunamente collocato, purchè non comprometta il servizio della Società e non la obblighi a costruzioni o lavori speciali;

6.° L'amministrazione delle poste, rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1 e 5 di quest'articolo, potrà invece richiedere alla Compagnia che i capi convoglio ricevano essi i pacchi di lettere o dispacci per consegnarli ai capi delle differenti stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna a quegli agenti o delegati dell'amministrazione delle poste che saranno incaricati di venirli a ricevere nelle stazioni medesime;

7.° L'amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli *stanti* ed apparecchi necessarj per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi *stanti* ed apparecchi per la natura loro e la loro disposizione non siano d'impedimento nè di pericolo alcuno alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni.

Art. 49.

La Compagnia sarà obbligata ad eseguire col ribasso del 40 per 0/0 sui prezzi della tariffa il trasporto di materiali destinati ai lavori del traforo del Cenisio ed alla costruzione della linea da Susa a Bardonnèche, ***non che destinati ad altri lavori per la traversata delle Alpi o degli Appennini aventi sbocco nella valle del Po, dei quali venisse fatta la concessione,*** cioè calce, gesso, cemento, mattoni, pietra da fabbricare, legname da costruzione, metalli lavorati o greggi, materiali d'armamento, attrezzi e meccanismi. Dovrà pure eseguire alle stesso condizioni il trasporto degli stessi oggetti inservienti alle ferrovie sociali in corso di

costruzione, ed a quelle altre per le quali fu fatta speciale concessione con anteriori provvedimenti, e che furono designate nel presente Capitolato, o per le quali sarà tale facilitazione stipulata nei relativi Atti di concessione.

Art. 50.

In caso di straordinaria carestia di viveri il Governo avrà diritto d'imporre una riduzione sulle tasse di trasporto delle derrate alimentari sino alla metà del *maximum* portato nella tariffa.

Art. 51.

Finchè il prodotto netto non istà al disotto della guarentigia dal Governo, la Compagnia potrà sia sull'intera rete, sia su parziali tronchi cedutile in proprietà, abbassare le tariffe al disotto dei limiti coll'obbligo di sottoporre le nuove tariffe all'omologazione del Governo. Le tasse abbassate non potranno essere rialzate prima del termine di 3 mesi.

Ogni cambiamento nelle tariffe un mese prima di essere posto in atto dovrà essere annunziato col mezzo di avvisi stampati da affiggersi sulle principali località traversate dalle linee sulle quali cade la variazione.

Copia di tali avvisi sarà fatta tenere al Commissario del Governo prima della pubblicazione.

Per derogazioni alle precedenti regole la Compagnia avrà facoltà di abbassare le tariffe sopra determinati tronchi e per un tempo limitato in circostanze speciali, quali feste, fiere, mercati, stagioni di bagni.

Art. 52.

La Compagnia dovrà tenere a disposizione di S.M., della Reale Famiglia e di quegli altri personaggi distinti che le verranno indicati all'occasione dal Governo, un treno speciale composto di tre vetture reali almeno e di due carri a bagagli con freno, fabbricati e disposti con quell'eleganza, comodità e lusso che si addicono all'uso cui sono destinati, e che valgano a completamente soddisfare alle esigenze dei lunghi viaggi.

I carri a bagaglio avranno, ove duopo, compartimenti per accogliere convenientemente le persone di servizio.

Art. 53.

I pubblici funzionarj incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare le operazioni della Compagnia dovranno, sulla presentazione di apposite dichiarazioni del Ministero che li accredita presso la Compagnia, venir trasportati gratuitamente coi loro bagagli.

Art. 54.

Sarà obbligo della Compagnia di porsi in relazione coll'amministrazione delle ferrovie che si congiungono alla rete da essa esercitata per effettuare un servizio cumulativo, cioè direttamente e per quanto possibile senza il rinnovamento di spedizioni, i trasporti dall' una all'altra linea dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci sia a grande che a piccola velocità, e per convenire i patti e le condizioni dell' uso reciproco del materiale mobile per il detto servizio.

Gli orarj generali delle corse dei convogli e dei viaggiatori e misti verranno discussi semestralmente in un convegno che sarà tenuto nel Ministero dei Lavori pubblici fra i delegati delle diverse Compagnie delle strade ferrate in Italia, la Società di navigazione e l'Amministrazione delle poste, e ciò allo scopo di regolare i detti orarj in modo che soddisfino il meglio possibile a tutte le esigenze dei diversi servizi ed ai bisogni del pubblico.

Il risultato di detta conferenza dovrà essere presentato al Ministro dei Lavori pubblici per l'opportuno esame, e per ottenere l'approvazione dei concordati orarj quindici giorni almeno prima di essere posti in esecuzione.

Art. 55.

Ogni sotterfugio tendente a defraudare la Società delle tasse che le sono dovute per trasporti, ogni tentativo fatto nell'intento di viaggiare nelle carrozze della compagnia senza pagare tutta o parte della tassa, ogni falsa dichiarazione della qualità e del peso di una merce, ogni agglomerazione in un unica spedizione di articoli appartenenti a classi

diverse o diretti a persone diverse sarà punita col pagamento di una tassa tripla. Queste disposizioni saranno inserite nella tariffa a stampa della Compagnia.

Art. 56.

La Compagnia non potrà trasmettere altri dispacci fuorchè quelli relativi al servizio delle ferrovie che possiede ed esercita, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Volendo il Governo incaricare la Compagnia del servizio dei dispacci privati in alcune delle sue stazioni, le accorderà il corrispettivo di già pattuito per lo stesso servizio sulle ferrovie Lombarde.

Art. 57.

La Compagnia dovrà far invigilare gratuitamente dai propri agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilirsi dal Governo lungo le strade ferrate comprese in questa Convenzione. Gli agenti incaricati di questa sorveglianza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica od alla più vicina autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Art. 58.

Finchè dura la Concessione, la Compagnia dovrà conservare in buono stato di manutenzione le linee concesse, e tenerle munite di tutto il materiale mobile occorrente ai bisogni del servizio. Non potrà essa Compagnia in nessun caso eseguire nelle stazioni alcuna modificazione che influisca a menomare il comodo che presentano le attuali condizioni di esse.

Dovrà la Compagnia mantenere ed ampliare, ove d'uopo, gli opifizi *nelle stazioni delle ferrovie cedute*. Se i bisogni dell'esercizio richiedessero il traslocamento di altri opifizi in siti più adatti, essa potrà eseguirlo col consenso del Governo.

Art. 59.

Il servizio di navigazione sui Laghi non potrà in nessun caso essere al disotto di quello in oggi disimpegnato dal Governo; ma anzi la Com-

pagnia assume espressamente l'obbligo di provvedere un secondo vapore per migliorare il servizio sul Lago di Garda attualmente eseguito da un solo vapore.

Art. 60.

Per le nuove nomine da farsi la Compagnia sceglierà il suo personale fra i regnicoli. Non potrà derogarsi a questa regola se non per gl'impieghi di alta amministrazione e direzione superiore ai capi de'diversi servizi.

Essa accorderà la preferenza a parità di condizioni ai militari congedati e provveduti di buoni attestati, ai funzionarj od agenti governativi in disponibilità, ed ai volontarj nelle guerre italiane, a condizione, ben inteso, che, oltre ai requisiti morali, abbiano l'attitudine fisica ed un'età conveniente al disimpegno dei servizi cui potessero essere chiamati. Un terzo almeno dei suddetti posti dovrà in ogni caso essere riservato a questa classe di persone.

Art. 61.

La durata della concessione delle linee cedute in proprietà alla Compagnia essendo fissata a 95 anni a datare dal 1.° Gennaio 1865, il Governo al 1.° Gennaio 1960 riprenderà possesso ed entrerà immediatamente nel godimento delle ferrovie e dei servizi appartenenti alla Compagnia.

Valendosi il Governo della facoltà di riscatto per determinare il prezzo di esso, si prenderanno gl'introiti netti annui ottenuti dalla Società durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo notificò l'intenzione di riscattare le ferrovie: se ne dedurranno gl'introiti netti dei due anni meno proficui e si prenderà la media degl'introiti dei cinque anni restanti.

Questo introito netto medio costituirà l'ammontare della rendita annua che verrà pagata semestralmente alla Compagnia per tutti gli anni che rimarranno a decorrere fino al termine della Concessione. Questa rendita annua non potrà essere in alcun caso minore del 5 ed un quinto per 100 del capitale speso per lo acquisto delle ferrovie e per l'eseguimento degli altri oneri addossati alla Compagnia in forza di questo Capitolato e relativa Convenzione.

Art. 62.

Sì nel caso di riscatto, come pure nel caso in cui il Governo non prendesse possesso delle ferrovie che al termine della Concessione, queste, insieme con tutti i loro annessi e servizi dipendenti, compreso quello di navigazione sui laghi, dovranno essere consegnate in buono stato di manutenzione e col materiale necessario per esercitarle.

Se cio non fosse, il Governo avrà diritto di far eseguire le riparazioni necessarie a spese della Compagnia, ovvero di obbligare quest'ultima ad eseguirle.

In caso di contrasto o di discrepanza nel giudizio sullo stato della ferrovia, si procederà nel modo indicato dall'articolo 66.

Le stesse disposizioni si applicheranno quando la Società venisse a sciogliersi prima del termine della Concessione.

Art. 63.

Gli oggetti di ricambio e di approvvigionamento, gli oggetti di consumo, non che gli oggetti fuori di uso che al momento della presa di possesso per parte dello Stato si troveranno appartenere alla Compagnia, saranno rilevati dallo Stato, e pagati a prezzo d'estimo alla Compagnia all'infuori della somma che verrà stabilita a mente dell' articolo 61.

Art. 64.

Nel caso in cui il Governo riprenda il possesso delle linee allo spirare della Concessione, come in quello in cui il medesimo si valga della pattuita facoltà di riscatto, la Compagnia rimarrà proprietaria degli stabilimenti fondati ed eserciti in virtù dell'articolo 41.

Non sono compresi in questa disposizione gli stabilimenti ceduti alla Compagnia in forza di questo Capitolato e relativa Convenzione, e quelli altri che fossero creati in seguito per la riparazione del materiale impiegato sulle ferrovie e nei servizi dipendenti.

Art 65.

Allo spirare della Concessione la Società dovrà, qualora il Governo

lo richiegga, continuare la manutenzione e l'esercizio delle strade per sei mesi successivi, a spese e per conto dello Stato. Il resoconto dell'esercizio così sostenuto dalla Società, dietro richiesta del Governo, dovrà essere prodotto nei tre mesi seguenti.

Se il Governo fa delle osservazioni su questo resoconto entro tre mesi dalla sua produzione, la Società deve presentare la sua risposta e somministrare le nuove dilucidazioni che le saranno state mandate; senza di che le obbiezioni sollevate contro il suo resoconto si terranno per fondate e si regoleranno i conti a norma delle medesime. Per contro se il Governo non muove obbiezioni contro il resoconto entro tre mesi, o contro la risposta della Società entro sei settimane, i conti presentati dalla Società si riterranno come approvati.

Art. 66 (1).

Insorgendo qualche difficoltà nell'esecuzione di questo Capitolato e relativa Convenzione, la Società dovrà rivolgersi dapprima al Ministero dei Lavori pubblici cui spetterà di deliberare in proposito.

In caso di discrepanza fra il Ministero e la Società si ricorrerà ad arbitri; e su questo punto resta formalmente derogato ad ogni contraria disposizione di legge.

Quando venga il caso di ricorrere all'arbitramento, la parte che lo avrà domandato notificherà all'altra la scelta dal proprio arbitro, invitandola a nominare il suo; e qualora questa non aderisca all'invito entro quattordici giorni, l'altra parte avrà il diritto di nominare il secondo arbitro in vece sua, avvertendo soltanto la parte avversaria di tale risoluzione.

Se i due arbitri non trovansi fra loro d'accordo, le parti nomineranno un terzo arbitro; non convenendo su questa nomina, essa verrà fatta dal primo presidente della Corte di Cassazione di *Torino*.

Le stesse norme verranno seguite nei casi d'arbitramento su questioni insorte con Società cointeressate.

Le due parti devono attenersi all'unanime risoluzione dei due arbitri,

(1) Questo articolo fu modificato dall'art. 6 dell'allegato N. 2 alla Convenzione 4 Gennajo 1869. — Documento 29, pagina 479 della presente raccolta.

ovvero, in caso di discrepanza, alla sentenza del terzo arbitro, purchè il risultato di questa sentenza resti compreso fra i limiti prefissi dalle proposte dei due primi arbitri.

Art. 67.

Le strade ferrate che sono oggetto del presente Capitolato s'intenderanno possedute ed esercite dalla Società con tutti quei diritti e quegli obblighi che risultano dalle leggi e dai regolamenti in vigore, ed in particolare dalla Legge del 20 Novembre 1859 (N.° 3754) in quanto non è derogato da questo Capitolato e relativa Convenzione.

Inoltre la Società è tenuta all'osservanza di tutti i regolamenti che derivano da detta Legge per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, non che per ciò che riguarda il controllo e la sorveglianza del Governo.

Art. 68.

Resta inteso che il Governo non parteciperà ai benefizi della Compagnia nel caso previsto dell'articolo 244 della citata Legge.

Art. 69.

La Compagnia sarà tenuta d'introdurre nell'esercizio delle sue linee quelle innovazioni e miglioramenti che saranno consacrati dall'esperienza allo scopo di favorire il più facile, sicuro e comodo trasporto dei viaggiatori e gl'interessi del commercio.

Art. 70.

È espressamente dichiarato che nella cessione fatta alla Compagnia non sono comprese le ragioni, i diritti ed i carichi già spettanti alla Società anonima della strada ferrata *Vittorio Emanuele* in dipendenza del Capitolato di concessione approvato colla Legge 15 Agosto 1857, non che della Convenzione stipulata tra il Governo italiano e quello imperiale di Francia in ordine al traforo delle Alpi ed alla strada di accesso sul versante italiano tra Susa e Bardonnèche.

Resterà perciò il Governo in pieno ed intero possesso e proprietà di

dette comunicazioni, e potrà concedere tanto i relativi lavori di costruzione quanto l'esercizio della linea a chi meglio stimi.

La Compagnia solo assume l'obbligo di sostituirsi al Governo nei contratti conchiusi per i trasporti lungo l'attuale strada del Moncenisio, mantenendoli sino alla loro scadenza, e quando questa sia per verificarsi, presentare a tempo debito all'approvazione del Governo le proposizioni opportune per assicurare il detto servizio, o direttamente per conto proprio di essa Compagnia o mediante nuovo contratto.

Art. 71.

La Compagnia prende formale impegno di concertarsi colle altre Società cointeressate per presentare una dichiarazione, colla quale siano accettate le disposizioni di questo Capitolato che possono in comune riguardarle.

Articolo addizionale.

Decidendo il Governo di promuovere un passaggio per ferrovia attraverso le Alpi Elvetiche ad oriente della Toce, la Società s'impegna di concorrere nelle spese necessarie per detto passaggio in una somma non minore di dieci milioni, da pagarsi entro il periodo dell'eseguimento dei lavori nei modi e tempi che saranno concertati al momento in cui il Governo presenterà un progetto di legge a tale scopo.

Fatto, letto e sottoscritto in doppio originale a Torino oggi 30 Giugno 1864.

F. L. Menabrea.
Horace Landau.
P. Amilhau.

Il Capo di Sezione,
Coboevich.

Annesso A.

Tariffa accordata dal Contratto per la vendita delle ferrovie dello Stato.

Tariffa N.° 1.

Viaggiatori.

Classe 1.ª per viaggiatore e per chilometro . . . . . L. 0.10
Classe 2.ª per viaggiatore e per chilometro . . . . . » 0.07
Classe 3.ª per viaggiatore e per chilometro . . . . . » 0 05

I fanciulli al disotto di tre anni tenuti sulle ginocchia saranno trasportati gratuitamente.

Quelli da tre a sette anni pagano metà della tassa.

Convogli speciali per ogni chilometro . . . . » 6.00
Minimum per ogni convoglio . . . . » 60.00

Tariffa N.° 2.

Bagagli.

Ogni passeggiero può portare seco in vettura senza pagamento di tassa e sotto la propria responsabilità un bagaglio di volume non maggiore di $0.50 \times 0.25 \times 0.30$ e di un peso non maggiore di chilogrammi 20.

Tassa per chilometro e per frazione indivisibile di 10 chilogrammi per quintale . . . . L. 0.04
Minimum per spedizione per una sola linea . . . . . » 0.40
Minimum per due o più linee di diversa proprietà . . . » 0.20

L'assicurazione dei bagagli si può ottenere mediante pagamento della tassa stabilita per gli oggetti di finanza in aggiunta alla tassa del peso.

Tassa di magazzinaggio per quintale e per giorno pei bagagli che non vengano ritirati entro 24 ore dall'arrivo ed in caso di straordinario ingombro, entro 12 ore dall'arrivo . . » 0.10

Equipaggi.

A due ruote . . . . L. 0.40
A quattro ruote . . . . » 0.50
Diritto fisso per ogni veicolo . . . . » 3.00
Magazzinaggio come sopra ai bagagli . . . . » 0.10
Tassa minima per ogni veicolo e per ogni linea . . . . » 10.00

Cavalli.

Un vagone a scuderia per un cavallo solo e per chilometro » 0.20
Il carico e lo scarico si eseguiscono per cura dello speditore e del destinatario sotto la propria responsabilità.

Cani.

Per cane e per chilometro . . . . » 0.04
La tassa non potrà essere inferiore a quella stabilita pei bagagli.

Feretri.

Feretri su carri particolari o non, per veicolo, per chilometro . . . . » 0.60
Diritto fisso . . . . » 3.00

TARIFFA N.° 3.

Messaggerie.

Per quintale e per chilometro . . . . L. 0.04
Tassa minima per una sola linea . . . . » 0.30
Tassa minima per due o più linee di diversa proprietà . » 0.20
Magazzinaggio per quintale e per giorno per gli oggetti che non vengano ritirati entro 24 ore dalla data dell'avviso, con facoltà di ridurre questo termine a 12 ore in caso di ingombro straordinario . . . . » 0.10

Al trasporto delle merci che hanno un peso non maggiore di 5 chilogrammi per ogni spedizione sarà applicata la sola metà della tassa stabilita per il trasporto di 10 chilogrammi.

Bozzoli.

Per quintale e chilometro	L. 0.05
Diritto fisso del quintale	» 0.20
Tassa minima per ogni spedizione	» 0.40

Spese anticipate.

La Compagnia s'incarica di pagare ai mittenti le spese anticipate da cui possono essere gravate le merci al momento della loro consegna mediante la provvisione dell'1 per 100 calcolata di 10 in 10 lire.

Se le somme di cui sono gravate le merci possono essere considerate come valore totale o parziale delle merci, la Compagnia non sarà tenuta di anticiparne il pagamento. Il pagamento ne sarà fatto al mittente sotto deduzione della provvigione stabilita per il numerario.

La Compagnia anticiperà i diritti daziarj per i trasporti a domicilio.

La Compagnia può incaricarsi delle formalità doganali, salvo il rimborso delle relative spese. Le contravvenzioni saranno a carico della merce.

Pesatura all'arrivo a richiesta del destinatario, per vagone	» 1.50
Pesatura all'arrivo a richiesta del destinatario, per collo e per quintale	» 0.10

Numerario e Preziosi.

Per ogni migliaio di lire e per linea:

Da 1 a 50 chilometri	» 0.15
Da 51 a 100 id.	» 0.25

Da 101 a 120 chilometri . . . . L. 0.30
Da 121 a 140 id. . . . . » 0.35
Da 141 a 160 id. . . . . » 0.40
Da 161 a 180 id. . . . . » 0.45
Da 181 a 200 id. . . . . » 0.50
Da 201 a 220 id. . . . . » 0.55
Da 221 a 240 id. . . . . » 0.60

E così di seguito aggiungendo per ogni 20 chilometri . . » 0.05

Ogni migliaio incominciato si considera come compiuto.

Tassa minima esclusiva . . . . » 0.40

Tassa minima cumulativa per ogni linea . . . . » 0.25

Se la tassa applicata secondo questa tariffa riescisse inferiore a quella fissata per le merci in ragione del peso, la Compagnia avrà diritto di sostituire questa a quella tassa.

Magazzinaggio per mille e per giorno . . . . » 0.10

Bestiame.

1.ª categoria. Cavalli, muli, grossi puledri, buoi, tori e grosse vacche, per capo e per chilometro . . . . » 0.075

2.ª categoria. Pullini, muletti ed asini, vacche piccole e giovenche, manzi o vitelloni, porci grossi per capo e per chilometro . . . . » 0.050

3.ª categoria. Vitelli e porci mezzani, per capo e per chilometro . . . . » 0.025

4.ª categoria. Vitelli e porci piccoli, montoni, pecore e capre, per capo e per chilometro . . . . » 0.012

5.ª categoria. Porcelli, caprette, agnelli e simili, per capo e per chilometro . . . . » 0.006

Diritto minimo per ogni spedizione e chilometro . . . » 0.12

Per vagone completo e per chilometro . . . . » 0.40

I capi rimanenti da caricare per completare la spedizione

saranno tassati come isolati senza eccedere la tassa per vagone completo.

Carico e scarico per cura dello speditore e del destinatario.

TARIFFA N.° 4.

Merci a piccola velocità.

1.ª classe per tonnellata e chilometro	L. 0.16
2.ª classe per tonnellata e chilometro	» 0.14
3.ª classe per tonnellata e chilometro	» 0.12
4.ª classe per tonnellata e chilometro	» 0.10
5.ª classe per tonnellata e chilometro	» 0.07
Diritto fisso per le quattro prime classi	» 2.00
Diritto fisso per la quinta classe	» 0.10

Peso minimo tassabile.

Per le quattro prime classi 50 chilogrammi.

Per la quinta classe 4 tonnellate, con facoltà di tassare il peso vero, quando minore di 4 tonnellate, alla quarta classe.

Tasse minime.

Per le quattro prime classi per linea e per spedizione . » 0.40

Per la quinta classe quando valica i Giovi, per tonnellata » 6.50 con facoltà al mittente di pagare la tassa della quarta classe, qualora quest'ultima riesca minore.

Magazzinaggio.

Le merci non ritirate nel termine stabilito, come è stato detto per le messaggerie, avranno da pagare per giorno e per quintale . . . . » 0.10

Le provvigioni vengono regolate come quelle di grande velocità.

Bozzoli trasportati a piccola velocità.

Per quintale e per chilometro	L. 0.03
Diritto fisso al quintale	» 0.20
Tassa minima per ogni spedizione	» 0.40

Peso minimo tassabile chilogrammi 50.

Equipaggi a piccola velocità.

Vetture a due ruote per pezzo e chilometro	» 0.30
Vetture a quattro ruote per pezzo e chilometro . . .	» 0.35
Carri a due o quattro ruote	» 0.25
Diritto fisso per vettura	» 3.00
Diritto fisso per carro	» 1.00

Cavalli trasportati a piccola velocità.

Per cavallo e per chilometro	» 0.05
Per vagone completo e per chilometro.	» 0.30

Bestiame a piccola velocità.

1.ª classe per ogni capo e chilometro	» 0.050
2.ª classe per ogni capo e chilometro	» 0.035
3.ª classe per ogni capo e chilometro	» 0.016
4.ª classe per ogni capo e chilometro	» 0.008
5.ª classe per ogni capo e chilometro	» 0.004
Diritto minimo per ogni spedizione e chilometro . . .	» 0.12
Diritto per vagone completo e per chilometro	» 0.30

Il rimanente da caricarsi dopo il carico di uno o più vagoni sarà tassato per capo senza però eccedere la tassa stabilita per vagone completo.

Il carico e lo scarico a cura degli interessati.

Feretri.

Feretri a piccola velocità, per chilometro . . . . . . L. 0.40
Diritto fisso . . . . » 3.00

Vagoni o vetture vuote per uso delle ferrovie.

Per pezzo e per chilometro . . . . » 0.20

Locomotive spente (1).

Con o senza *tender* per pezzo e per chilometro . . . . » 1.50

NAVIGAZIONE SUL LAGO MAGGIORE.

Viaggiatori.

1.ª classe per chilometro . . . . L. 0.075
2.ª classe per chilometro . . . . » 0.040

Distanza minima soggetta alla tassa, 4 chilometri.

Ragazzi, alle stesse condizioni di età e di prezzo delle strade ferrate.

Ai detti prezzi proporzionati sarà aggiunto il diritto di imbarco e di sbarco in ragione di L. 0.20 per viaggiatore.

Finanze e Merci.

Finanze da 1 a 25 chilometri per migliaio . . . . . » 0.25
Id. da 26 a 40 id. id. . . . . . » 0.25
Id. da 41 a 50 id. id. . . . . . » 0.30
Id. al disopra di 50 chilometri per migliaio . . . . » 0.30
Tassa minima . . . . » 0.40

(1) L'ungimento delle ruote è a carico della Compagnia.

Merci piccole da 1 a 25 chilometri, per quintale . . . . L. 0.40
Id. da 26 a 40 chilometri, per quintale . . . . » 0.55
Id. da 41 a 50 chilometri, per quintale . . . . » 0.65
Id. oltre a 50 chilometri, per quintale . . . . » 0.80
Tassa minima . . . . » 0.20
Merci grosse da 1 a 25 chilometri, per quintale:
1.ª e 2.ª classe . . . . » 0.30
3.ª, 4.ª e 5.ª classe . . . . » 0.25
Id. da 26 a 40 chilometri, per quintale:
1.ª e 2.ª classe . . . . » 0.40
3.ª, 4.ª e 5.ª classe . . . . » 0.30
Id. da 41 a 50 chilometri, per quintale:
1.ª e 2.ª classe . . . . » 0.45
3.ª, 4.ª e 5.ª classe . . . . » 0.35
Id. oltre ai cinquanta chilometri, per quintale:
1.ª e 2.ª classe . . . . » 0.60
3.ª, 4.ª e 5.ª classe . . . . » 0.45
Tassa minima . . . . » 0.30

Le granaglie spedite da una ad altra stazione del lago saranno tassate soltanto in ragione di centesimi 30 al quintale, e quelle spedite dalle stazioni delle strade ferrate a quelle del lago o viceversa, in ragione di centesimi 35 al quintale, ancorchè le medesime percorrano coi battelli una distanza maggiore di 40 chilometri.

Veicoli.

Berline e *Landau* a quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri . . . . » 16.00
Berline e *Landau* a quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri . . . . » 25.00
Calèches a quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri » 12.00
Calèches a quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri » 18.00

Bagarre o timonelle a quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri	» 8.00
Bagarre o timonelle a quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	» 12.00
Vetture a due ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	» 5.00
Vetture a due ruote, percorrenti più di 40 chilometri	» 8.00
Carri a due o quattro ruote, percorrenti meno di 40 chilometri	» 8.00
Carri a due o quattro ruote, percorrenti più di 40 chilometri	» 12.00

Bestiame.

Meno di 40 chilometri percorsi:	
1.ª classe per capo	» 3.40
2.ª classe per capo	» 2.50
3.ª classe per capo	» 1.70
4.ª classe per capo	» 1.20
5.ª classe per capo	» 0.70
Più di 40 chilometri percorsi:	
1.ª classe per capo	» 5.00
2.ª classe per capo	» 3.75
3.ª classe per capo	» 2.50
4.ª classe per capo	» 1.75
5.ª classe per capo	» 1.00
Cavalli in numero minore di tre, per capo, se il percorso è minore di 40 chilometri	» 4.00
Cavalli in numero minore di tre, per capo, se il percorso è maggiore di 40 chilometri	» 6.00

Militari, carabinieri, indigenti e pubblica sicurezza, riduzione del 75 per 100 sulla seconda classe in coperta.

Classi operaie. — Sarà fatta la riduzione del 50 per 100 sulla seconda classe in coperta.

Quando una merce percorrerà due o più linee, il diritto fisso si dividerà egualmente tra la linea di partenza e quella di arrivo, salvo per le merci di quinta classe, per cui il diritto fisso si pagherà per intiero tanto alla linea di partenza come a quella di arrivo.

I prezzi portati nella presente tariffa ed applicabili alla grande velocità non inchiudono la tassa del decimo.

Nell'applicazione delle sovraindicate basi di tariffa saranno, sino a nuove disposizioni, osservate le norme segnate nel regolamento approvato col Regio Decreto 26 Settembre 1860 [1] per le tariffe e condizioni dei trasporti sulle strade ferrate dello Stato e navigazione sul Lago Maggiore.

Torino, addì 30 Giugno 1864.

L. F. Menabrea.
Horace Landau.
P. Amilhau.

Il Capo di Sezione,
Coboevich.

(1) Detto Regolamento trovasi a pagina 261 della presente raccolta.

Annesso B.

Tariffa dei prezzi di trasporto di oggetti e di persone per conto del Governo accordata dal Contratto per vendita delle Strade Ferrate dello Stato.

Grande Velocità.

Militari, marinai, loro assimilati e carabinieri reali:

1.ª classe per viaggiatore e per chilometro	L.	0.025
2.ª classe per viaggiatore e per chilometro	»	0.018
3.ª classe per viaggiatore e per chilometro	»	0.0125
Doganieri, guardie di pubblica sicurezza ed indigenti viaggianti in 3.ª classe, per posto e per chilometro	»	0.025
Detenuti ed agenti di scorta: in 3.ª classe, in compartimento separato, per posto e per chilometro	»	0.025

Famiglie di militari, marinai, carabinieri, in occasione di cambio di residenza per ragione di servizio, riduzione di metà sui prezzi della tariffa.

Bagagli.

Per ogni tonnellata divisibile di 10 in 10 chilogr., al chilom.	»	0.20

Cavalli.

In vagone-scuderia per ogni capo e per chilometro . .	»	0.12
In vagone-bestiame per ogni capo e per chilometro . .	»	0.0125

Vetture.

A 2 ruote per pezzo e per chilometro	»	0.15
A 4 ruote per pezzo e per chilometro	»	0.25

Vetture cellulari.

Se cariche, si pagherà in ragione dei posti occupati dai detenuti e dagli agenti di scorta alla tariffa qui sopra stabilità. Le vuote saranno trasportate gratuitamente. La pulizia, l'illuminazione e l'ingrassamento a carico della Compagnia durante lo stazionamento sulla ferrovia.

Il numerario di qualunque specie sarà tassato in ragione di centesimi 25 per ogni migliaio di lire per i primi 140 chilometri, e per il di più un centesimo per ogni 10 chilometri.

PICCOLA VELOCITÀ.

Merci.

Cioè materiale d'artiglieria, vettovaglie ed ogni altro oggetto di spettanza dell'amministrazione della guerra e della marina, per tonnellata e per chilometro . . . . L. 0.06

Coll'aggiunta del diritto fisso per tonnellata . . . . . . » 0.50

I tabacchi, sali ed altri generi di privativa demaniale saranno trasportati alla metà del prezzo portato dalla tariffa generale annessa al Reale Decreto 26 Settembre 1860 per le ferrovie dello Stato.

Cavalli o Muli.

In vagone-bestiame, per capo e per chilometro . . . . . » 0.03

Carri ed Affusti.

Se vuoti, per pezzo e per chilometro . . . . » 0.08

Se carichi e montati, per pezzo e per chilometro . . . . » 0.12

Diritto fisso per tonnellata . . . . » 0.05

Polveri e Munizioni da guerra.

Se non trasportate in carri d'artiglieria, per tonnellata e per chilometro . . . . » 0.075

Diritto fisso per tonnellata . . . . » 0.50

Qualora fossero necessarj convogli speciali per trasporto delle polveri, si pagherà un prezzo maggiore da convenirsi.

I prezzi sovra indicati pei trasporti a grande velocità non comprendono la tassa del decimo.

Torino, addì 30 Giugno 1864.

F. MENABREA.
HORACE LANDAU.
P. AMILHAU.

Il Capo di Sezione,
COBORVICH.

LEGGE

per l'esecuzione del Trattato di pace tra l'Italia e l'Austria.

25 Aprile 1867.

VITTORIO EMANUELE II,

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione al Trattato di pace stato conchiuso tra l'Italia e l'Austria, sottoscritto a Vienna il tre ottobre mille ottocento sessantasei, e le cui ratificazioni furono ivi scambiate addì dodici ottobre mille ottocento sessantasei.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Data in Firenze li venticinque del mese di Aprile l'anno del Signore mille ottocento sessantasette.

VITTORIO EMANUELE.

(Luogo del Sigillo)

V. Il Guardasigilli,
TECCHIO.

P. DI CAMPELLO.

ARTICOLI DEL TRATTATO DI PACE AUSTRO-ITALIANO
del 3 *Ottobre* 1866, *concernenti la Società della strada ferrata del Sud dell' Austria e dell' Alta Italia.*

. . . .

. . . .

Art. 8.

Il Governo del Re succede nei diritti ed obblighi risultanti dai Contratti regolarmente stipulati coll' Amministrazione austriaca, per oggetti d'interesse pubblico riguardanti specialmente il paese ceduto.

Art. 10.

Il Governo del Re riconosce e conferma le concessioni di strade ferrate accordate dal Governo austriaco sul territorio ceduto, in tutte le loro disposizioni e per tutta la loro durata, e specialmente le concessioni risultanti dai Contratti stipulati in data 14 Marzo 1856, 8 Aprile 1857, e 23 Settembre 1858.

Il Governo italiano riconosce e conferma eziandio le disposizioni della Convenzione conchiusa il 20 Novembre 1861 fra l'Amministrazione austriaca ed il Consiglio d'amministrazione della Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, non che la Convenzione stipulata il 27 Febbraio 1866 fra gl'I. R. Ministeri delle Finanze e del Commercio e la Società Austriaca del Sud.

A datare dallo scambio delle ratifiche del presente Trattato, il Governo italiano è surrogato in tutti i diritti ed obblighi che risultavano per il Governo austriaco dalle Convenzioni sopra citate, per ciò che concerne le linee di strade ferrate situate sul territorio ceduto.

In conseguenza il diritto di devoluzione, che apparteneva al Governo austriaco per queste ferrovie, passa nel Governo italiano.

I pagamenti che rimangono da effettuare sulle somme dovute allo

Stato dai Concessionarj, in forza del contratto 14 Marzo 1856, come correspettivo delle spese di costruzione delle strade ferrate suddette, saranno interamente effettuati nel tesoro austriaco.

I crediti degl'intraprenditori di costruzione e dei fornitori, del pari che le indennità per espropriazioni di terreni riferentisi al periodo in cui le strade ferrate in discorso erano amministrate per conto dello Stato, che non fossero ancora saldati, saranno pagati dal Governo austriaco, e per conto di questo, dai Concessionarj per quel tanto ch'essi sono obbligati in forza dell'Atto di concessione.

Art. 11.

Resta convenuto che l'esazione dei crediti risultanti dai paragrafi 12, 13, 14, 15 e 16 del Contratto 14 Marzo 1856 non darà al Governo austriaco alcun diritto di controllo e di sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate nel territorio ceduto.

Il Governo italiano si obbliga dal canto suo a fornire tutti quegli schiarimenti che il Governo austriaco potesse domandargli su questo proposito.

Art. 12.

Affine di estendere alle ferrovie Venete le prescrizioni dell' art. 15 della Convenzione 27 Febbraio 1866, le Alte Potenze contraenti si obbligano a stipulare, non appena sarà possibile e di concerto colla Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria, una Convenzione per la separazione amministrativa ed economica dei gruppi di strada ferrata Veneti ed Austriaci.

In forza della Convenzione 27 Febbraio 1866, la garanzia che lo Stato deve pagare alla Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria dovrà essere calcolata sulla base del prodotto lordo del complesso delle linee Venete ed Austriache costituenti la rete delle ferrovie del Sud dell'Austria attualmente concessa alla Società.

Rimane convenuto che il Governo italiano assumerà a suo carico la

parte proporzionale di questa garanzia, corrispondente alle linee del territorio ceduto, e che per il calcolo di questa garanzia si continuerà a prendere per base il complesso del prodotto lordo delle linee Venete ed Austriache concesse alla detta Società.

Art. 13.

I Governi austriaco ed italiano s'impegnano di facilitare le comunicazioni mediante ferrovie e di favorire la costruzione di nuove linee per congiungere fra di loro le reti Austriaca ed Italiana.

Il Governo austriaco promette inoltre di sollecitare per quanto è possibile l'ultimazione della linea del Brennero destinata ad unire la valle dell'Adige con quella dell'Inn.

Art. 21.

Le due potenze si riservano, non appena sarà possibile, di entrare in trattative per conchiudere sulle più larghe basi un trattato di commercio e di navigazione onde facilitare reciprocamente le transazioni fra i due paesi.

Frattanto, e per il termine fissato nell'articolo precedente, rimarrà in vigore il Trattato di commercio e di navigazione del 18 Ottobre 1851 e sarà applicato in tutto il territorio del Regno d'Italia.

. . . .

Vienna, addì 3 Ottobre 1866.

(L. S.) Menabrea.

(L. S.) Wimpffen.

ARTICOLI ESTRATTI DALLA CONVENZIONE PROVVISORIA
del 27 *Febbraio* 1866,
riferibili alle linee Venete ed accettati dal Governo italiano a termini del Trattato di pace 3 *Ottobre* 1866.

. . . .
. . . .

Art. 2.

La Società si obbliga altresì di stabilire, in conformità ai piani convenuti, un tratto di ferrovia destinato a congiungere l'attuale stazione di Venezia collo sbarcatojo e cogli scali che verranno eseguiti sulla *Riva delle Zattere,* non che di costruire le parti degli scali segnati in rosso sui piani sopra accennati.

Questi lavori eseguiti in conformità ai piani e progetti compilati dalla Società ed approvati dal Governo, dovranno essere compiuti per modo che la linea possa essere aperta all'esercizio nel periodo di due anni dopo che lo Stato avrà messo i terreni a disposizione della Società.

Art. 3.

La Società si obbliga inoltre di eseguire le linee di strade ferrate quì sotto indicate:

a) . . . .

b) La diramazione da Rovigo al Po, la quale deve congiungersi con quella da Ponte Lagoscuro a Bologna;

c) All'incontro, la Società viene esonerata dall'obbligo di costruire le diramazioni di . . . . e di Mantova-Borgoforte.

Art. 4.

Le linee quì sopra indicate dovranno essere compiute ed aperte all'esercizio alle epoche seguenti, cioè:

La linea da . . . . e quella da Rovigo al Po il 1.° Luglio 1870.

Art. 8.

. . . .

h) Le condizioni di esecuzione stipulate nei paragrafi *a*, *b*, *c* [1] del presente articolo (concernenti il porto di Trieste) si applicano egualmente ai lavori da eseguire nel porto di Venezia, in base all'articolo precedente, sotto la riserva che i terreni necessarj per l'esecuzione di questi lavori saranno consegnati alla Società dal Governo il quale ne assumerà le indennità di occupazione.

i) La Società sarà incaricata dell' esecuzione dei lavori, della posa dei binari, della costruzione delle rimesse e dell' esercizio della diramazione, la quale rimarrà proprietà dello Stato.

k) Essa sarà tenuta a prolungare i binarj sullo scalo *delle Zattere*, allorchè il Governo lo avrà messo in istato di riceverli.

. . . .

Art. 9.

Il prezzo dei lavori messi a carico della Società cogli articoli 1 e 2 e che la medesima si obbliga di eseguire a prezzo assoluto, viene fissato di concerto.

. . . .

in fior. 1.500,000 per Venezia.

---

(1) *a*) Allo scopo di ellontanare qualunque dubbio e di stabilire in modo ben definito la situazione, si dichiara espressamente per quanto riguarda i lavori del Porto di Trieste descritto all'art. 1.° che la Società delle ferrovie Meridionali Austriache non sarà considerata che come un impresario che eseguisce lavori per conto dello Stato.

b) Tutte le opere componenti le diverse parti del Porto da costruirsi all'infuori del terreno riservato per la stazione, diverranno immediatamente proprietà dello Stato senza che la Società possa disporne o farne uso in un altro modo.

c) La Società dovendo essere rimborsata di tutte le spese di costruzione del Porto, mediante una somma stabilita preventivamente ed accettata *à forfait*, sopporterà le spese di qualsiasi natura, necessarie all'esecuzione completa dei lavori, come sarebbero: compilazione dei progetti, dei piani di dettaglio, espropriazione od indennizzi da pagarsi ai proprietarj.

Saranno ugualmente a carico della Società le avarie di qualsiasi natura che potrebbero verificarsi nei lavori o nei materiali provvisti prima del compimento definitivo dei lavori e la loro consegna al Governo . . . .

Questa somma sarà rimborsata dallo Stato alla Società in 12 annualità uguali.

Il pagamento di queste annualità, compresi gli interessi calcolati al 5 per 100, sarà effettuato in denaro sonante. . . . .
. . . .

Firmato: WÜLLERSDORFF.

BEKE.

PAULIN TALABOT.

CONVENZIONE

fra gli II. R. R. Ministeri delle Finanze e del Commercio, da una parte, e la Società proprietaria delle Strade Ferrate del Sud dell' Austria dall' altra, in data 13 *Aprile* 1867.

In forza della Sovrana autorizzazione in data 30 Giugno 1866 e 9 Aprile 1867; in forza della Convenzione provvisoria in data 27 Febbraio 1866, ed in forza degli articoli 10, 11 e 12 del Trattato di pace stipulato il 3 Ottobre 1866 fra S. M. I. R. A. e S. M. il Re d'Italia, venne conchiuso il Trattato seguente:

Art. 1.

La Società della strada ferrata del Sud si obbliga di eseguire i lavori del porto di Trieste in conformità al progetto convenuto, firmato dalle due parti contraenti.

Questi lavori verranno incominciati dopo l' approvazione, per parte del Governo, dei progetti dettagliati che la detta Società dovrà immediatamente compilare, e dovranno essere compiuti al 31 Dicembre 1873.

Art. 2.

La Società della strada ferrata del Sud si obbliga inoltre di eseguire le linee di strada ferrata qui sotto indicate:

a) Una linea che partendo da un punto situato fra Kottori e Kanizsa farà capo a Barcs;

b) Una diramazione da Bruck a Leoben.

All'incontro, la Società è esonerata dall'obbligo di costruire la dira-

mazione da Marburg a Pettau che le veniva imposta dal § 2 dell'Atto di Concessione 23 Settembre 1858. Resta però convenuto che il calcolo dei prezzi di tariffa fra Marburg e Pettau continuerà ad essere fatto come si è praticato fino ad oggi, a norma della distanza diretta fra questi due punti.

Gli obblighi imposti alla Società col § 2 dell'Atto 23 Settembre 1858, riguardanti la Concessione della strada ferrata del Sud e delle altre linee nel medesimo accennate, del pari che quelli contenuti nel Processo-verbale separato dell'8 Dicembre 1858, sono conservati interamente, in quanto che non sieno espressamente soppressi o modificati nel presente Trattato.

Art. 3.

Le linee qui sopra indicate dovranno essere compiute ed aperte all'esercizio alle epoche seguenti, cioè: quella da Kottori a Barcs il 1.° Luglio 1868, e quella da Bruck a Leoben il 1.° Luglio 1870.

Art. 4.

Tutte le linee enumerate all'articolo 2 saranno costruite ad un solo binario. Tuttavia i terreni saranno acquistati per due binarj.

Queste linee potranno essere costruite nelle condizioni di semplicità e di economia permesse dalla loro destinazione.

Tutte le condizioni generali contenute nell'Atto di concessione del 25 Settembre 1858 sono interamente applicabili alle linee qui sopra menzionate, in quanto che non sieno espressamente derogate col presente trattato.

Art. 5.

La Società della strada ferrata del Sud assume l'obbligo d'introdurre nelle tariffe stabilite dal suo Atto di concessione le modificazioni che trovansi contenute nel qui unito prospetto firmato dalle parti contraenti.

Queste nuove tariffe, le quali furono sostituite alle vecchie dopo il

1.° Novembre 1866, saranno applicate durante l'intero periodo della Concessione e non potranno essere aumentate senza espressa autorizzazione del Governo.

Art. 6.

La Società della strada ferrata del Sud dichiara rinunciare per sette anni, a partire dal 1.° Gennajo 1867, al diritto di prelazione che le viene assicurato dai §§ 23 e 24 dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858 per le diramazioni e pei prolungamenti di linee da costruirsi sulla riva destra del Danubio fra i confini dei regni d'Ungheria, di Croazia e di Slavonia. Tuttavia è convenuto che per ciò che concerne unicamente la linea da Barcs a Esseg, rimangono in vigore le stipulazioni del § 23.

La Società dichiara inoltre, ed anticipatamente, di rinunciare al diritto di preferenza assicuratole dai §§ 23 e 24 dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858, riguardo ad una linea che partendo da una stazione della linea dell'Ovest, andrebbe a far capo a Udine od a Gorizia, ed eventualmente al mare, passando per Leoben e per Villach, non che ad un'altra linea che partendo da un punto di quella del Tirolo si dirigerebbe verso il Vorarlberg o verso il confine bavarese. Il Governo potrà quindi senz'altra formalità, nello spazio di sette anni qui sopra determinato, accordare ad altri la concessione di queste linee od eseguirle esso medesimo in parte o per intiero. Queste rinuncie non avranno tuttavia effetto che per le linee il cui capitale sarà stato assicurato ed i cui lavori saranno stati incominciati entro il periodo di sette anni qui sopra stabilito.

Art. 7.

a) Affine di prevenire ogni dubbio, viene espressamente dichiarato, per ciò che concerne i lavori del porto di Trieste indicati all'articolo 1, che la Società della strada ferrata del Sud non sarà considerata se non come un imprenditore che eseguisce per conto dello Stato.

b) Tutte le opere costituenti le diverse parti del porto da costruire

all'infuori degli spazi del terreno riservato per la stazione, diverranno dunque immediatamente proprietà dello Stato, senza che la Società possa disporne o farne uso in modo esclusivo.

c) Incaricandosi la Società della esecuzione del complesso dei lavori del porto ad un prezzo assoluto preventivamente stabilito, essa sosterrà le spese d'ogni genere necessarie per l'esecuzione di detti lavori, come sarebbero le spese per la redazione dei progetti di dettaglio, per le espropriazioni, per l'acquisto dei materiali per costruzione, ecc. Sopporterà specialmente tutti i rischi per ciò che concerne i lavori ed i materiali approvvigionati, fino all'intero compimento delle opere e fino al momento della loro consegna al Governo.

d) La Società della strada ferrata del Sud non avrà a pagare alcuna indennità pei terreni appartenenti allo Stato, che saranno temporariamente o definitivamente occupati tanto per l'esecuzione del porto come per quella della stazione, sia che questi terreni si trovino attualmente occupati da vie pubbliche, fabbricati, masse d'acqua, sia in qualunque altro modo, e ciò perchè venne già tenuto calcolo del valore dei medesimi nella fissazione del prezzo assoluto qui sopra indicato.

e) La Società della strada ferrata del Sud sarà tenuta a collocare sugli scali del nuovo porto i binarj occorrenti per il movimento delle merci e di farne l'esercizio. Essi rimarranno disponibili per il servizio pubblico e non potranno in nessun caso essere esclusivamente riservati a stabilimenti speciali di deposito od altro.

f) La Società potrà, previa l'approvazione del Governo, prolungare i detti binarj anche sugli scali dell'antico porto.

g) Accadendo che per parte di terzi venissero eseguiti alcuni binarj allo scopo di mettere la città od alcune parti della riva in comunicazione colla stazione, la Società sarà obbligata a permettere la congiunzione dei medesimi coi suoi, in conformità ai piani da essa compilati ed approvati dall'Amministrazione dello Stato.

h) L'Amministrazione dello Stato ha il diritto di far sorvegliare da agenti di sua scelta la esecuzione dei lavori da effettuarsi dalla Società,

affine di assicurarsi tanto della loro buona esecuzione e qualità dei materiali, come della loro conformità ai progetti approvati.

Art. 8.

L'ammontare del prezzo assoluto che l'Amministrazione dello Stato deve pagare alla Società della strada ferrata del Sud pei lavori da eseguirsi in forza dell'articolo 1.°, è stabilito di concerto nella somma di 13 milioni 500,000 fiorini.

Questa somma sarà pagata dallo Stato in dodici annualità uguali. Il pagamento di questa annualità compresi gli interessi calcolati al 5 0/0 sarà effettuato in danaro sonante, come dal qui unito prospetto. Tuttavia il Governo si riserva la facoltà di anticipare i pagamenti, ed in questo caso gli sarà bonificato uno sconto in ragione di 5 0/0.

Art. 9.

La Società della strada ferrata del Sud è esente dall'imposta sulla rendita fino al 1.° Gennaio 1880. È ugualmente esente da tutte le imposte dirette che potessero essere create durante questo intervallo.

In seguito al cambiamento di proporzione sopraggiunto nel capitale rappresentato dalle due reti della Società, la disposizione contenuta nell'articolo 13 della Convenzione 20 Novembre 1861 viene modificata in questo senso, che la Società della strada ferrata del Sud non avrà provvisoriamente a pagare all'I. R. Amministrazione delle finanze, per le azioni, obbligazioni e cuponi già emessi o da emettere fino al momento dell'eventuale separazione, che la metà dei diritti sul bollo stabiliti dalle leggi austriache. Tuttavia il Governo si riserva, dopo la separazione della Società, di far esattamente valutare, in base al capitale d'impianto rappresentato dalle linee austriache, i diritti di bollo che si riferiscono a queste linee, e di curare su questa base la liquidazione dei medesimi a partire dal 1.° Gennaio 1867.

Art. 10.

Le disposizioni dei §§ 28, 29, 30 e 31 dell'Atto di concessione 23

Settembre 1858 vengono nei limiti della Convenzione 20 Novembre 1861 (*Bollettino delle leggi N.* 113, 1861), modificate come segue:

Il Governo garantisce alla Società per tutta la durata della concessione e sul complesso delle linee in esercizio situate sul territorio austriaco un prodotto lordo calcolato sulle basi seguenti:

Per l'anno 1866, fiorini 91,000 per miglio (1) e fiorini 1000 in più per miglio e per anno, per ciascuno degli anni successivi, fino a che l'ammontare della garanzia annua abbia raggiunto la cifra di fiorini 100,000 per miglio, nella qual cifra rimarrà fissata per tutta la durata della Concessione.

In conformità alle stipulazioni contenute nel Trattato di pace conchiuso il 3 Ottobre 1866 fra S. M. I. R. A. e S. M. il Re d'Italia, il prodotto lordo delle linee Austriache sarà calcolato come segue: si aggiungerà il vero prodotto lordo delle linee Austriache al prodotto lordo delle linee Italiane rimaste fino all'anno 1866 sotto l'amministrazione del Consiglio di Vienna, poi si dividerà la somma di questi prodotti per la lunghezza totale di queste linee, ed il quoto così ottenuto rappresenterà il prodotto lordo per miglio delle linee Austriache.

Nel caso in cui i prodotti di un esercizio non raggiungessero le cifre sovraindicate, il Governo terrà conto alla Società della insufficienza, deducendo la quota delle spese d'esercizio che si riferisce alla parte dei prodotti non realizzati.

Questa quota delle spese d'esercizio si otterrà collo stabilire la proporzione dell'insufficienza rispetto al prodotto lordo garantito e col ridurre poi questa insufficienza nella medesima proporzione.

Di maniera che se l'insufficienza è il decimo del prodotto garantito la deduzione sarà del decimo dell'insufficienza; se essa è il quarto del prodotto garantito, la deduzione sarà del quarto dell'insufficienza, e così di seguito, qualunque sia la proporzione.

Le somme che il Governo potrà avere a pagare in forza dell'appli-

(1) Un miglio = 7 chilometri 586 metri.

zione della suddetta garanzia rappresenteranno un'anticipazione al 4 0/0 d'interessi il cui rimborso sarà effettuato mediante un prelevamento di un quarto sull'eccedenza del prodotto lordo al disopra di fiorini 100,000 per miglio e per anno.

Nel caso in cui, dopo il 1.° Gennaio 1880, venisse applicata alla Società l'imposta sulla rendita, questa non sarà esigibile se non quando il prodotto lordo sorpasserà la cifra garantita e fino alla concorrenza dei 3/5 di questa eccedenza.

Art. 11.

Il sistema di garanzia stabilito dall'articolo precedente sarà applicato a partire dal 1.° Gennajo 1866.

I conti dei prodotti lordi di ciascun anno saranno trasmessi al Governo durante il secondo mese successivo.

Il controllo e la verifica di questi conti saranno operati in modo che il pagamento della garanzia attribuita ad un esercizio possa essere effettuato il 1.° Marzo dell'anno successivo.

Art. 12.

L'ultimo allinea del § 16 dell'Atto di concessione 23 Settembre 1858 sarà modificato come segue:

La residua somma da pagare sul prezzo d'acquisto della rete, come è fissato al § 15 di detta Concessione, sarà realizzato mediante un prelevamento di 1/10 sull'eccedenza del prodotto lordo al disopra di fiorini 107,000 per miglio e per anno, e di 1/4 sopra questa eccedenza al disopra di fiorini 110,000.

Nel caso in cui, dopo il 1.° Gennaio 1880, la Società fosse soggetta all'imposta sulla rendita, l'ammontare di detta imposta sarà prelevato fino alla dovuta concorrenza sulla quota così attribuita allo Stato.

Questo prelevamento verrà effettuato a partire dall'esercizio 1870, e la facoltà accordata alla Società col § 17 dell'Atto di concessione di liberarsi dalla compartecipazione mediante il pagamento di una somma fissa, sarà prorogata fino al 1° Gennaio 1872. Nel caso in cui la So-

cietà facesse uso di questa facoltà, le quattro rate da pagarsi in forza del § 17 sopra citato verrebbero a scadere nei quattro anni successivi al 1872, e le somme che avessero potuto essere prelevate dallo Stato, a titolo di compartecipazione per gli esercizi 1870 e 1871, saranno considerate come un acconto sulla prima di queste scadenze.

Art. 13.

La durata della Concessione di tutte le linee comprese nella Concessione della Società della strada ferrata del Sud è fissata a 99 anni, i quali decorreranno a partire dal 1.° Gennaio 1870.

Tuttavia questa proroga della durata della concessione, la quale, nel § 3 dell'Atto di Concessione 23 Settembre 1858, era stata fissata a 90 anni a partire dal 1.° Gennaio 1865, non si estende ai diritti di prelazione stipulati coi §§ 23, 24 e 25.

Art. 14.

La Società della strada ferrata del Sud dichiara rinunciare agli interessi che l'Amministrazione dello Stato era finora tenuta a bonificarle per le spese di collocamento del secondo binario fra Nabresina e Monfalcone, e della congiunzione a Bivio di Duino, non che ad ogni altra sorta di reclamo per questo titolo.

Art. 15.

La separazione della Società in due Società distinte ed indipendenti, prescritta dall'articolo 6 della Convenzione 20 Novembre 1861, dovrà essere effettuata il 1.° Gennaio 1867.

A partire da quest'epoca, la gestione della rete austriaca sarà intieramente indipendente da quella della rete italiana, dimodochè principalmente l'Assemblea generale che rappresenterà la prima di queste due reti dovrà riunirsi a Vienna e questa Assemblea sola sarà chiamata a chiudere il bilancio relativo alla rete austriaca

Viene accordato alla Società, a partire dal 1.° Gennaio 1867, un periodo di cinque anni per la regolarizzazione de'suoi piani finanziarj. In

questo periodo essa è obbligata di fissare il capitale azioni ed obbligazioni da attribuire a ciascheduna rete e di cambiare le vecchie azioni contro quelle che ognuna delle due nuove Società dovrà creare per la propria rete.

Tuttavia le due Società rimarranno solidarie per le obbligazioni che, in conformità al § 40 dell'Atto di concessione ed agli Statuti, sono già emesse o da emettersi pel compimento delle due reti, quali si troveranno costituite al momento della separazione.

Le basi della separazione, le modificazioni da introdurre conseguentemente negli Statuti, non che gli accordi da prendere fra le due Società per il servizio comune dei prestiti, saranno sottoposti all'approvavazione del Governo.

Art. 16.

Le due parti contraenti si obbligano di terminare nel più breve tempo la liquidazione in corso dei vecchi conti pendenti fra il Governo e la Società.

Art. 17.

La presente Convenzione è valevole per la Società a partire dal 1.° Giugno 1866.

Art. 18.

L'originale di questa Convenzione, la quale sarà redatta senza essere sottoposta al bollo, rimarrà nelle mani del Governo che ne consegnerà alla Società una copia debitamente legalizzata.

Vienna, li 13 Aprile 1867.

Firmato: Wüllersdorff.

Per il Ministro delle Finanze,
Per il Ministro,
Firmato: Lakenbacher.

Per l'I. R. priv. Società
della Strada ferrata del Sud dell'Austria,
Firmati: Elio di Morpurgo.
» Hopfen.

Text.

Uebereinkommen

über die Zahlung des Restbetrages der Ablösungs-Summe.

—

In Folge Allerhöchster Ermächtigung vom 9 April 1867 wird zwischen den k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels einerseits, dann der vereinigten südösterreichischen, lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits, folgendes Uebereinkommen abgeschlossen.

Nach dem §. 14 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 und dem, die Bestimmungen dieses Paragrafen modificirenden Art. V des Uebereinkommens vom 20 November 1861 ist die vereinigte südösterreichische, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, den noch rückständigen Theil des Ablösungspreises für die der Gesellschaft überlassenen lombardisch-venetianischen Eisenbahnen im Betrage von 30 Millionen L. a. mit der Hälfte des 7 Procent des Bau- und Anlagecapitals übersteigenden

Traduzione.

CONVENZIONE

sul pagamento del residuo della somma d'acquisto.

—

In seguito a Sovrana autorizzazione del 9 Aprile 1867, fra gli II. RR. Ministeri delle Finanze e del Commercio, da una parte, e la Società delle ferrovie unite Meridionali Austriache, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale dall'altra, viene conchiusa la seguente Convenzione.

A sensi del § 14 dell'Atto di concessione 14 Marzo 1856, e dell'art. 5.° della Convenzione 26 Novembre 1861, il quale modifica le disposizioni di detto paragrafo, la Società delle ferrovie unite Meridionali Austriache, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale è obbligata a pagare rateatamente il residuo prezzo a saldo per le ferrovie Lombardo-Venete concesse alla Società nell'importo di 30 milioni di lire aust. colla metà del prodotto sorpassante il 7 0/0 del capitale di costruzione e di primo impianto di quelle ferrovie che a sensi dei §§ 1 e 20 del

Erträgnisses derjenigen Bahnen allmählig zu bezahlen, welche der Gesellschaft innerhalb der Grenzen des auf Grund des Züricher Friedens bei Oesterreich verbliebenen Theiles des ehemaligen lombardisch-venetianischen Königreiches, laut der §§. 1 und 20 der oberwähnten Concessions-Urkunde vom 14 Marz überlassen und concedirt waren.

Durch den zwischen Sr. k. k. apostolischen Majestät und Sr. Majestät dem Könige von Italien am 3 October 1866 abgeschlossenen Friedenstractat ist das ausschliessliche Recht der k. k österreichischen Regierung auf obigen Betrag nach Massgabe der bestehenden Stipulationen ausdrücklich anerkannt worden. Nachdem es aber nunmehr mit Rücksicht auf die eingetretene Trennung der italienischen Linien von dem österreichischen Netze, sowie mit Rücksicht auf die zwischen der k. k. Staatsverwaltung und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bezüglich des österreichischen Netzes vereinbarten analogen Bestimmungen, als unangemessen erkannt worden ist, einen bestimmten Reinertrag als massgebend für die Zahlung des obigen Kaufschillingsrestes

precitato Atto di concessione 14 Marzo vennero cedute e concesse alla Società entro i confini della parte dell'ex regno Lombardo-Veneto rimasta all'Austria in base alla pace di Zurigo.

Col Trattato di pace 3 Ottobre 1866 conchiuso fra S. M. I. R. Apostolica e S. M. il Re d'Italia venne espressamente riconosciuto l'esclusivo diritto dell'I. R. Governo austriaco sulla somma suddetta a norma delle vigenti stipulazioni. Siccome però ora, in considerazione dell'avvenuta separazione delle linee Italiane dalla rete austriaca, come pure delle analoghe disposizioni convenute fra l'I. R. Amministrazione dello Stato e l'I. R. privileg. Società delle ferrovie Meridionali per quanto concerne la rete austriaca, non venne riconosciuto conveniente di far valere anche per l'avvenire un determinato prodotto netto per servire di norma pel pagamento del suddetto residuo di caparra, e sembrò molto più opportuno di sostituire alla cifra del prodotto netto una cifra del

auch fernerhin gelten zu lassen, es vielmehr angemessen geschienen hat, der Ziffer des Reinertrages eine Ziffer des Brutto-Ertrages zu substituiren, und nachdem zu dieser Modification laut der angeschlossenen Vollmacht vom 19 März d. J. die specielle Zustimmung des Turiner Verwaltungsrathes ertheilt worden ist, so haben sich die beiden hier contrahirenden Theile dahin geeinigt, die einschlagenden Bestimmungen der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 dann des Uebereinkommens vom 20 November 1861 in folgender Weise abzuändern:

Der Restbetrag der laut des §. 12 der Concessions-Urkunde vom 14 März 1856 zu zahlenden Ablösungssumme wird mit einem Zehntel des Brutto-Erträgnisses, soweit dasselbe 107,000 fl. beziehungsweise mit einem Viertel des Brutto-Erträgnisses, soweit dasselbe 110.000 fl. öst. W. pro Meile und Betriebsjahr übersteigt, allmählig erlegt.

Dio Zahlung des Restbetrages der Ablösungssumme beginnt mit dem Betriebsjahre 1870.

Das Original dieses Uebereinkommens, welches stempelfrei ausge-

prodotto brutto, e siccome a sensi dell'annessa procura 19 Marzo a. c. venne data a questa modificazione la speciale adesione del Consiglio d'Amministrazione di Torino, ambe le parti contraenti convennero di modificare le relative disposizioni dell' Atto di concessione 14 Marzo 1856, come pure della Convenzione 20 Novembre 1861, come segue:

Il residuo della somma d'acquisto a pagarsi a norma del § 12 dell'Atto di concessione 14 Marzo 1856, verrà corrisposto rateatamente con un decimo del prodotto brutto, ove il medesimo superi i florini 107,000 per miglio ed anno d'esercizio, o con un quarto del prodotto brutto ove questo superi i florini 110,000 v. aust. pure per miglio ed anno d' esercizio.

Il pagamento del residuo della somma d' acquisto incomincia coll'anno di esercizio 1870.

L'originale di questa Convenzione che viene compilato franco di bollo

fertigt wird, bleibt in den Händen der k. k. Staatsverwaltung.

Der Südbahn-Gesellschaft wird eine beglaubigte Abschrift desselben eingehändigt.

Wien, am 13 April 1867.

Vereinigte südösterreichische, lomb.-ven. und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft.
HOFFEN m. p.
ELIO DE MORPURGO m. p.
WÜLLERSDORFF m. p.

Für das k. k. Finanz-Ministerium
in Vertretung des Ministers,
LAKENBACHER m. p.

rimane nelle mani dell'I. R. Amministrazione dello Stato.

Alla Società delle ferrovie Meridionali verrà rilasciata copia autentica della presente.

Vienna, li 13 Aprile 1867.

Società riunita delle Ferrovie Meridionali Austriache, Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale.
Firmato: HOFFEN.
ELIO DE MORPURGO
WÜLLERSDORFF.

per l'I. R. Ministro delle Finanze
in rappresentanza del Ministro,
Firmato: LAKENBACHER.

N. 5857.

LEGGE

che approva la Convenzione colla Società delle ferrovie dell'Alta Italia.

28 Agosto 1870.

VITTORIO EMANUELE II,

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata la Convenzione conchiusa nel 4 Gennaio 1869 tra i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze e la Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, quale fu trasformata colle modificazioni ed aggiunte stipulate il 5 Luglio 1870 e col foglio addizionale 11 detto mese (*allegati* 1, 2 *e* 3), per gli oggetti che si vengono ad indicare:

a) Per l'appalto alla suddetta Società del mantenimento e dell'esercizio delle linee da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca, da Pisa a Massa e da Massa alla frontiera francese per il litorale Ligure, compreso il tratto da Avenza a Carrara, coll'obbligo eventuale di esercitare la linea da Savona a Bra colla diramazione da Cairo ad Acqui, e la linea da Lucca a Viareggio, e col carico di anticipare al Governo la somma di 45 milioni di lire;

b) Per la costruzione e l'esercizio dell'altro tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnêche, che dovrà far parte della rete dell'Alta Italia, e per l'esercizio di quel tratto del traforo delle Alpi (detto del Moncenisio), tra Bardonnêche e Modane, che cade sul territorio Italiano, mediante il concorso del Governo nella spesa di costruzione per un capitale di 12 milioni di lire, sotto deduzione delle somme già pagate pei lavori eseguiti nella suindicata linea;

c) E finalmente per alcune modificazioni che vengono arrecate ai patti delle precedenti Convenzioni.

Art. 2.

Mediante apposito stanziamento nel bilancio passivo dello Stato, verrà a suo tempo provveduto al pagamento dei 12 milioni che rappresentano il concorso del Governo nella costruzione del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnêche, sotto deduzione delle somme già spese dal Governo per l'eseguimento dei relativi lavori.

D'altra parte verranno a suo tempo inscritte, nella parte straordinaria del bilancio attivo dello Stato, le somme annuali che la Società delle ferrovie dell'Alta Italia deve versare sino alla concorrenza dell'anticipazione di 45 milioni stabilita colla Convenzione 4 Gennaio 1869, ed intanto, mediante Decreto Reale, verrà ordinata l'iscrizione sul detto bilancio attivo, per lo esercizio 1870, delle prime rate da pagarsi sull'anticipazione suddetta.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Firenze, addì 28 Agosto 1870.

VITTORIO EMANUELE.

(Luogo del Sigillo)

Visto: Il Guardasigilli,
M. Raeli.

Quintino Sella.
G. Gadda.

ALLEGATO N.° 1.

CONVENZIONE

fra i signori Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici del Regno d'Italia, contraenti in nome dello Stato e la Società ferroviaria dell'Alta Italia, rappresentata dal signor Commendatore PAOLO AMILHAU, *come da poteri a lui conferiti nella seduta del Consiglio d'amministrazione in data del* 15 *Dicembre* 1868, *venne convenuto quanto segue:*

Premesso:

Che in forza della Convenzione fatta colla Società delle strade ferrate Romane sotto la data del 30 Settembre 1868, la Società medesima ha retroceduto al Governo la linea della ferrovia da Massa al confine Francese, concessa ad essa Società colla Convenzione 22 Giugno 1864, approvata colla Legge 14 Maggio 1865, N.° 2279, ed ha venduto al Governo medesimo la linea di strada ferrata da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, già posseduta dalla Società predetta in forza dei Decreti del Governo toscano 10 Febbraio e 2 Marzo 1860, e della Legge 9 giugno 1861, N.° 54;

Che volendo il Governo del Re assicurare in modo regolare l'esercizio delle linee predette, senza assumersene direttamente il carico, aprì trattative per concordare fin d'ora colla Società dell'Alta Italia le condizioni alle quali la medesima, appena che per la intervenuta sanzione legislativa possa avere il suo pieno effetto la citata Convenzione 30 Settembre 1868, assumerebbe in via di appalto per concessione governativa l'esercizio di dette linee, che per intanto le verrebbe affidato, in forza di particolare contratto colla Società delle strade ferrate Romane;

Che il Governo del Re ha riconosciuto anche opportuno di regolare fin d'ora, ed in attesa del prossimo compimento del traforo del Cenisio,

quanto riguarda la costruzione e l'esercizio di una ferrovia per congiungere Bussoleno con Bardonnèche, e così anche l'esercizio della strada ferrata da Savona a Bra;

E che per dare esecuzione à tutto ciò, ed a correspettivo degli oneri che verrebbe ad assumere la Società dell'Alta Italia, si è riconosciuto pur necessario di modificare alcuni patti relativi agli Atti di concessione di cui già trovasi investita;

Dopo ripetute conferenze, si è venuti d'accordo a stabilire i seguenti patti:

Parte Prima.

Concessione alla Società ferroviaria dell'Alta Italia dell'esercizio di diverse linee.

Art. 1.

Il Governo concede in appalto alla Società dell'Alta Italia il mantenimento e l'esercizio delle linee di ferrovia da Firenze a Pisa per Pistoia e Lucca, da Pisa a Massa e da Massa alla frontiera Francese per il litorale Ligure, sopra un totale sviluppo di quattrocento venticinque chilometri, compreso il tratto tra Avenza e Carrara, come ricadono in proprietà del Governo in forza della Convenzione in data 30 Settembre 1868, passata tra il Governo e la Società delle ferrovie Romane.

Art. 2.

L'appalto si intenderà duraturo fino al termine della Concessione delle diverse linee (fra cui le suddette trovansi comprese), fatta alla Società delle strade ferrate Romane nel territorio del Regno d'Italia colla Convenzione 22 Giugno 1864, approvata colla Legge 14 Maggio 1865, N.° 2279. Ed in quanto all'esercizio, le nuove linee faranno parte integrante della rete dell'Alta Italia alle stesse condizioni portate nella Convenzione in data 30 Giugno 1864, approvata colla suddetta Legge 14 Maggio 1865, in quanto vi possano essere applicabili.

Le condizioni che regger debbono l'appalto dell'esercizio, anche per quanto riguarda la regolarità del servizio ed il rimborso delle spese relative, sono determinate dai capitoli uniti in fine alla presente Convenzione.

Art. 3.

Tutte indistintamente le spese per il mantenimento e per l'esercizio delle linee suddette saranno fatte dalla Società, la quale assume nel tempo stesso l'obbligo di anticipare le somme necessarie per l'acquisto del materiale mobile e quelle per i lavori di adattamento e di miglioramento della via ferrata da Firenze a Massa per Pistoia, e segnatamente quella pel raddoppiamento del binario tra Firenze e Pistoia, e per le ampliazioni indispensabili nei fabbricati della stazione di Firenze, onde agevolare la parte di servizio speciale e tutto quanto interessa l'esercizio delle linee concesse in appalto colla presente Convenzione.

I lavori da eseguirsi saranno approvati dal Governo, sulle proposte della Società in senso del seguente art. 10.

Art. 4.

Dal prodotto lordo delle linee esercitate in forza della presente Convenzione la Società preleverà annualmente le spese di mantenimento e di esercizio, non che l'interesse e l'ammortizzazione, nel termine dell'appalto, sulle somme impiegate per la provvista del materiale mobile e pei lavori di complemento previsti all'articolo 3, spese tutte che saranno determinate nel modo espresso nei capitoli speciali uniti alla presente.

Art. 5.

Dal reddito netto dell'esercizio, ossia dalla somma che resterà disponibile dopo detratte dal prodotto lordo le spese di mantenimento e di esercizio, e l'importare degli interessi e dell'ammortizzazione di cui è detto all'articolo antecedente, la Società preleverà a titolo di corrispettivo e di premio il decimo, andando i rimanenti nove decimi a benefizio esclusivo del Governo, per essere convertiti nel pagamento degli interessi e nel rimborso della somma dei quarantacinque milioni che la Società deve anticipare in forza del seguente articolo.

Art. 6.

La Società, sulla parte suddetta di prodotto spettante al Governo, anticiperà la somma capitale di lire quarantacinque milioni in oro od in biglietti di Banca al corso del cambio del giorno precedente a quello in cui deve aver luogo il pagamento.

Questa somma sarà pagata come segue:

La prima rata di . . . . L. 11,000,000
appena si sarà adempiuto alle condizioni stabilite agli articoli 3 e 14 della Convenzione 30 Settembre 1868 tra il Governo e la Società delle strade ferrate Romane, cosicchè null'altro più manchi per la sua efficacia tranne l'approvazione legislativa.

La seconda rata di . . . . » 11,000,000
al 31 Dicembre 1869.

La terza rata di . . . . » 11,000,000
al 31 Dicembre 1870.

La quarta rata di . . . . » 12,000,000
al 31 Dicembre 1871.

Totale L. 45,000,000

Alla Società è accordata la preferenza nel caso che si abbia a scontare una o più rate suddette, e, questo accadendo, avrà la medesima facoltà di fare lo sconto al saggio stabilito dalla Banca Nazionale nel giorno del pagamento.

Art. 7.

Per i lavori e le provviste che saranno eseguite a termini dell'articolo 3, la Società assume l'obbligo di anticipare le somme necessarie fino alla concorrente di lire diciotto milioni, di cui dodici per materiale e sei per lavori.

Art. 8.

Ogni altro oggetto o maggior lavoro al di là del limite dei diciotto

milioni dichiarati all'articolo antecedente e di cui nel corso dell'appalto si rendesse necessaria la provvista o l'eseguimento, sarà portato in conto colle somme anticipate a senso dell'articolo predetto, e l'interesse assieme all'ammortizzazione sarà dedotto dal prodotto lordo, giusta l'art. 4.

Art. 9.

In quanto alle spese per i lavori di straordinaria riparazione, quali sono designati nei capitoli uniti alla presente, faranno oggetto di un conto separato di spese per gli effetti contemplati dall'articolo 7 dei capitoli medesimi.

Art. 10.

Per tutte le provviste o lavori sia di adattamento e di miglioramento, sia di straordinarie riparazioni, la Società dovrà presentare all'approvazione del Governo le proposte relative coi progetti particolareggiati e col presuntivo calcolo della spesa relativa tanto per le opere di ampliazione, quanto per le straordinarie riparazioni.

Quanto alle riparazioni che si devono eseguire in via d'urgenza per non interrompere il servizio, sarà dato avviso al Governo delle avarie e dei guasti appena avvengano, onde ne sia verificata l'entità.

Art. 11.

Sulla somma di quarantacinque milioni e sulle altre anticipazioni contemplate agli articoli 3, 7, 8 e 9, il Governo corrisponderà l'interesse annuo dell'otto per cento in proporzione delle rate pagate e delle spese riconosciute, computando i pagamenti in oro od in biglietti di Banca al corso del cambio, come all'articolo sesto, per le somme soddisfatte in oro.

Tali interessi decorreranno per l'anticipazione dei quarantacinque milioni dal giorno del pagamento di ciascuna rata.

Per il materiale mobile e per le spese indicate agli articoli 3 e 7 saranno presentati i conti alla fine di ciascun trimestre dell'anno, ed i relativi interessi decorreranno dal primo giorno del trimestre successivo.

Art. 12.

Al trenta aprile di ciascun anno saranno liquidate e pagate tutte le somme dovute sulle anticipazioni fatte dalla Società al 31 Dicembre precedente e sarà messa a credito del Governo la parte di prodotto netto accertata nell'esercizio dell'anno scaduto, portando a diminuzione del debito del Governo verso la Società ogni rimanenza attiva a cui il Governo medesimo avrebbe diritto.

Nel caso in cui il prodotto netto non fosse bastante per coprire in tutto od in parte tanto le spese straordinarie previste nell'articolo 9, quanto gli interessi delle anticipazioni fatte dalla Società, il Governo pagherà alla medesima la differenza.

Nota-bene. A questo articolo fa seguito l'articolo 3 dell'allegato 2 del 5 Luglio 1870, così concepito:

Sarà in facoltà del Governo, dopo anni cinque decorrendi dell'approvazione della presente Convenzione, di restituire alla Società dell'Alta Italia col preavviso di mesi sei, i capitali dovuti alla medesima dal Governo in dipendenza della presente Convenzione [1].

Art. 13.

Estinto ogni debito del Governo verso la Società, la medesima nella prima quindicina successiva alla scadenza di ciascun trimestre verserà nelle Casse dello Stato i quattro quinti della quota spettante al Governo sul prodotto ottenuto nel trimestre medesimo, e col 30 Aprile di ciascun anno pagherà le somme dovute a saldo della quota suddetta per l'esercizio dell'anno precedente, secondo la liquidazione definitiva a cui si dovrà procedere nel modo stabilito nei capitoli.

Art. 14.

Finchè non sia approvata per Legge la Convenzione passata tra il Governo e la Società delle Romane in data del 30 Settembre 1868, la Società dell'Alta Italia dovrà, sotto le condizioni di cautela contemplate

(1) Articolo 3, allegato 2.

in questo stesso articolo, prestarsi ad assumere per conto della Società delle Romane l'esercizio della linea da Firenze a Spezia per Pistoia, Lucca, Pisa e Massa e dei tratti della Ligure aperti o che verranno ad esserlo successivamente, compresa la ferrovia di Voltri, provvedendo il materiale mobile necessario e sostenendo tutte le altre spese relative, alle stesse condizioni con cui in forza della presente Convenzione essa prende in appalto dal Governo le linee indicate all'articolo 1.

La Società dell'Alta Italia anticiperà alla Società delle Romane, in oro od in biglietti al corso del cambio, come all'articolo 6, la somma capitale di undici milioni, colla quale saranno soddisfatti i debiti più urgenti nel modo e nei termini che saranno dal Governo approvati; e tale anticipazione dovrà farsi appena siasi verificato l'adempimento delle condizioni stabilite agli articoli 3 e 14 dell'anzidetta Convenzione 30 Settembre 1868, cosicchè nulla altro più manchi per la sua efficacia, tranne l'approvazione legislativa.

Fra la Società dell'Alta Italia e la Società delle Romane, prima del pagamento della somma suddetta, avrà luogo, sulle basi del presente articolo, un'apposita Convenzione con approvazione ed intervento del Governo per istabilire le condizioni della cessione dell'esercizio e per assicurare alla Società dell'Alta Italia la ritenuta di tutti i prodotti dell'esercizio, finchè non sia rimborsata degli undici milioni e di ogni altro capitale anticipato, compresi i relativi interessi, il tutto ai patti e sulle basi già concordate in massima.

Art. 15.

Approvata per legge la Convenzione tra il Governo e la Società delle Romane del 30 Settembre 1868, s'intenderà di pien diritto risolta con effetto retroattivo la Convenzione contemplata all'articolo precedente tra la Società dell'Alta Italia e quella delle Romane; e la somma degli undici milioni anticipata dalla Società dell'Alta Italia rappresenterà la prima rata dei pagamenti in forza della presente Convenzione dalla medesima dovuta al Governo, e quindi un primo acconto sulle somme che

in dipendenza della precitata Convenzione in data 30 Settembre 1868 sono dal Governo dovute alla Società delle Romane, e l'effetto della presente Convenzione tra il Governo e la Società dell'Alta Italia rimonterà al giorno in cui la detta Società avrà assunto l'esercizio in virtù della Convenzione accennata nell'articolo precedente.

Art. 16.

Qualora invece la detta Convenzione del 30 Settembre 1868 non fosse approvata per legge rimarrà in pieno vigore ed avrà tutti gli effetti legali di piena esecuzione la Convenzione di cui all'articolo 14 predetto, locchè pure avrà luogo nel caso in cui non fosse approvata per legge la Convenzione presente.

Art. 17.

Le linee concesse in appalto alla Società dell'Alta Italia vengono dal Governo garantite libere da qualsiasi onere, tranne quelli stipulati colla presente Convenzione; per cui non potrà la Società concessionaria essere passibile di molestie che potessero derivare da debiti di costruzione o di esercizio delle dette linee, nè da pagamento di interessi o di altra passività.

Art. 18.

In caso di riscatto delle linee che compongono la rete della Società dell'Alta Italia, il contratto d'appalto per l'esercizio delle linee di cui all'art. 1 si intenderà risolto, ed il Governo rimborserà alla Società le somme anticipate per la parte di cui sarà verso la medesima debitore.

Art. 19.

Qualora venga dalle Provincie o Corpi morali interessati, costrutto il tronco di ferrovia da Lucca a Viareggio in congiunzione colle linee contemplate nella presente Convenzione, la Società avrà l'obbligo di estendere l'esercizio al tratto medesimo, ai patti ed alle condizioni con cui ha assunto l'appalto delle suddette linee, mediante, cioè, i rimborsi, i prelievi ed il premio del dieci per cento pattuiti nei precedenti articoli 4 e 5.

Alle stesse condizioni si obbliga la Società di esercitare, a richiesta

del Governo, la linea da Savona a Bra, meno per quanto riguarda il corrispettivo o premio riservato alla Società a sensi del detto art. 5, premio che sarà ridotto al solo cinque per cento, e con patto espresso di stabilire pel transito sulla linea Bra-Cavallermaggiore tariffe differenziali, ridotte in modo che i trasporti della linea suddetta verso Torino e viceversa non siano aggravati da spesa maggiore di quella che corrisponde al percorso diretto della linea tra Bra e Carmagnola.

La Società avrà diritto di prendere parte alla sorveglianza ed al collaudo delle diverse sezioni, e dovrà rivolgersi al Governo per quelle osservazioni che credesse opportuno di fare sullo stato dei lavori e sui lavori di complemento che le paressero richiesti dai bisogni dell'esercizio.

Nel tratto da Carrara ad Avenza la Società avrà la preferenza per la costruzione delle ferrovie pubbliche che fossero concesse per comunicazione alle cave, e per il tratto da Avenza al mare, e dovrà in ogni caso, anche trattandosi di ferrovie private, permettere sul tronco suddetto il passaggio dei convogli diretti dalle cave allo scalo in mare ad Avenza, mediante il diritto a quei compensi per l'uso e per il consumo della via che saranno d'accordo col Governo, od in difetto, per mezzo d'arbitri stabiliti.

Parte Seconda.

Concessione alla Società dell'Alta Italia della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Bussoleno *a* Bardonnèche.

Art. 20.

Il Governo concede alla Società ferroviaria dell'Alta Italia, sotto le condizioni infra espresse, la costruzione e l'esercizio del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnèche, non che il diritto di esercitare quella parte del traforo delle Alpi dette del Moncenisio, tra Bardonnèche e Modane, che cade sul territorio Italiano.

Art. 21.

La linea e tratto di galleria suddetta, dell'approssimativa lunghezza di quarantasette chilometri, farà parte integrante della rete del Piemonte,

già spettante allo Stato e ceduta alla Società ferroviaria dell'Alta Italia colla Convenzione del 30 Giugno 1864, approvata con Legge del 14 Maggio 1865, N.° 2279. L'esercizio ne sarà fatto alle condizioni stesse dichiarate in quell'Atto, tanto per riguardo ad ogni particolarità di servizio, quanto per l'applicazione delle tariffe.

Il Governo si riserva espressamente la facoltà di sottoporre ad una tassa speciale in aumento alle tariffe ordinarie, di cui nell'atto suddetto, i trasporti di qualsiasi genere sì a grande che a piccola velocità, tra Bussoleno ed il centro della galleria del Cenisio; e la Società si obbliga di riscuotere quella tassa addizionale nella misura che verrà stabilita dal Governo, ed a versarne il prodotto nelle Casse dello Stato nei modi e termini che saranno dal Ministero dei Lavori pubblici, d'accordo con quello delle Finanze, determinati. S'intende che è anche riservata al Governo la facoltà di variare a suo piacimento la misura di questa tassa addizionale.

Art. 22.

La Società dell'Alta Italia si obbliga di eseguire a totale suo rischio e pericolo tutti indistintamente i lavori e le provviste necessarie per la costruzione della ferrovia suddetta, da Bussoleno all'entrata sud della galleria delle Alpi, in base al progetto di massima presentato dalla Direzione tecnica del traforo ed approvato in seduta del 23 Dicembre 1863 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in modo da assicurare l'apertura della linea medesima al pubblico servizio alla stessa epoca in cui la grande galleria suddetta sarà ultimata e disposta pel regolare esercizio.

I lavori di costruzione saranno eseguiti in conformità dei progetti particolareggiati già approvati o da approvarsi dal Governo, con facoltà però alla Società di introdurvi, con approvazione del Ministero, tutte le modificazioni atte ad assicurare il più sollecito eseguimento delle opere.

In quanto ai lavori di stabilimento delle stazioni per la distribuzione e la forma dei fabbricati, per il raddoppiamento dei binarj, per tettoie, rimesse ed ogni accessorio, e per tutto il materiale fisso richiesto dal

servizio dei viaggiatori e delle merci, si seguiranno gli stessi tipi adottati per le stazioni lungo le altre linee della rete dell'Alta Italia.

Art. 23.

La ferrovia predetta sarà eseguita per un solo binario nel tratto da Bussoleno a Salbertrand, ed in quello successivo, da Salbertrand all'entrata sud della galleria, la sede stradale sarà invece preparata per doppio binario, ma l'armamento del secondo binario fra le due stazioni suddette di Salbertrand e di Bardonnêche, in tutto o in parte della distanza, non sarà posto in opera se non quando lo richiederanno i bisogni del traffico.

Art. 24.

La intiera strada da Bussoleno a Bardonnêche sarà armata con guide, ruotaie o regoli di acciaio del modello Vignolle, già approvato dal Governo per il rinnovamento della linea Torino-Genova, colla differenza però che ad ogni regolo di sei metri di lunghezza corrisponderanno 7 traversine di rovere o di faggio iniettate col solfato di rame, ovvero traversine formate di lamiera di ferro.

Art. 25.

La Società provvederà altresì a totali sue spese il materiale mobile per l'esercizio, onde possa questo avere luogo colla massima regolarità nelle eccezionali condizioni di pendenza e di clima in cui la ferrovia trovasi costituita.

Art. 26.

Lo Stato, in relazione al disposto dell' art. 20, cede gratuitamente alla Società i terreni di sua proprietà esistenti nell'interno della stazione di Bardonnêche, i movimenti di terra ed i manufatti eseguiti sull'area medesima, e così pure i fabbricati di qualunque genere essi siano, attualmente usati per uffizi, alloggi, magazzini ed officine, per quanto saranno necessarj per il completo e comodo servizio della stazione.

L'adattamento però di questi fabbricati alla loro nuova definitiva destinazione rimarrà a tutto carico della Società.

La simultanea o successiva loro consegna dovrà avere luogo in modo da permettere l' uso per l'esercizio della linea col giorno in cui essa verrà aperta al pubblico servizio.

Quando si verifichi nell'esercizio attraverso il grande sotterraneo delle Alpi la necessità di usare artificiale ventilazione, la Società avrà l'obbligo di eseguire tutti i lavori necessarj per la piena sicurezza delle persone, ed il Governo cederà gratuitamente per la produzione dell'aria compressa l' uso di tutti o di quella parte degli stabilimenti e delle macchine esistenti nei cantieri che saranno necessarj per tale produzione, con obbligo alla Società di mantenerli in perfetto stato e di fare attorno ai medesimi tutti gli adattamenti necessarj.

Art. 27.

La Società dovrà surrogare il Governo in tutti gli oneri dal medesimo assunti in forza dei contratti in corso per provviste e per eseguimento dei lavori lungo la linea concessa, ed il Governo con regolare procura investirà la Società delle facoltà necessarie per curare l'eseguimento dei contratti in corso, la di cui liquidazione resta a carico della Società.

Art. 28.

Quando fosse dal Governo autorizzata la Società ad abbandonare l'esercizio del tronco da Susa a Bussoleno, dovrà a totali sue spese costruire una buona strada carreggiabile con pendenze non superiori al sei per cento, fra la città di Susa e la nuova stazione di Meana-Susa, od in qualunque altro punto che potrebbe essere di accordo stabilito.

Verificandosi questo abbandono di esercizio, il tronco da Bussoleno a Susa rimarrà di piena proprietà della Società, la quale potrà disporre dei binarj ed alienare a proprio vantaggio i materiali, fabbricati, tettoie e terreni di compendio del tronco predetto.

Art. 29.

Il Governo pagherà alla Società, a titolo di concorso nelle spese di

costruzione del tratto di ferrovia da Bussoleno a Bardonnêche, la somma di dodici milioni nel modo seguente:

Al primo luglio 1870 quattro milioni;

Al primo luglio 1871 quattro milioni;

Al primo luglio 1872 quattro milioni;

L'ultima rata, quando ne faccia domanda la Società, sarà pagata a Parigi sui premi promessi dal Governo francese per ogni anno anticipato sul termine fissato per l'apertura della galleria delle Alpi.

Nella prima rata saranno computate le spese tutte fatte dal Governo per l'eseguimento dei lavori, nei tratti in corso di costruzione fra Bussoleno e Serre de la Voûte, dal giorno in cui i lavori furono iniziati sino al giorno in cui avrà luogo la consegna, che sarà fatta tosto approvata per legge la presente Convenzione.

Quando le somme spese eccedessero l'importare della prima rata, la residua parte sarà portata in diminuzione della seconda come sopra stabilita.

Art. 30.

Il Governo assicura alla Società un prodotto lordo di due milioni all'anno in aumento alla quantità guarentita alla Società in forza dell'art. 10 dell'Atto 2 Febbraio 1865, addizionale alla citata Convenzione del 30 Giugno 1864, approvata colla Legge del 14 Maggio 1865.

Art. 31.

Il materiale per la costruzione della linea ed il materiale mobile per metterla in esercizio saranno introdotti colla esenzione delle tasse doganali nei termini e nei limiti stabiliti per le linee dell'Italia centrale dall'art. 26 del Capitolato annesso alla Convenzione 25 Giugno 1860.

Art. 32.

I contratti relativi alla concessione, alla costruzione ed all'esercizio della linea saranno soggetti al diritto fisso di una lira.

Parte Terza.

Modificazione agli anteriori Atti di concessione.

Art. 33.

La Società dell'Alta Italia, quantunque non ne abbia obbligo a termini della Convenzione 30 Giugno 1864, approvata colla Legge 14 Maggio 1865, N.° 2279, tuttavia, in corrispettivo delle modificazioni alle anteriori concessioni stipulate colla presente Convenzione, si obbliga di rimborsare allo Stato tutte le somme che il medesimo, dalla data della Convenzione suddetta al giorno in cui l'introito lordo raggiungerà il limite di lire quarantaquattro mila prestabilito all'articolo 36 seguente, avrà pagate alla Società per differenze sulla garanzia per tutte le linee alla medesima cedute in forza della Convenzione suddetta, comprese le maggiori somme relative alla linea di Bardonnêche, di cui si fa la concessione colla presente. Il rimborso delle somme predette si farà nei modi, tempi e condizioni indicati nel citato art. 36.

Art. 34.

Saranno unificate le guarentigie sotto diversa forma concesse per le linee della Lombardia e dell'Italia Centrale, onde poter riunire in un solo sistema la gestione e la contabilità delle due reti.

Tale unificazione verrà fatta alle condizioni indicate dall'articolo seguente.

Art. 35.

La garanzia fissa concessa, in dipendenza della Convenzione 25 Giugno 1860, per la rete dell'Italia Centrale nella somma di sei milioni cinquecentomila lire, sarà convertita in una garanzia del cinque e due decimi per cento sul capitale di costruzione, secondo che fu in detta Convenzione stipulato per la rete Lombarda, a condizione espressa però che per tutte le spese fatte fino al fine dell'anno 1868, comprese quelle da farsi per il compimento del ponte sul Po a Pontelagoscuro e dei

tratti di accesso al ponte medesimo, resti ferma ed invariabile la predetta somma fissa di 6,500,000 lire di prodotto guarentito.

Al primo gennaio 1869 i conti relativi delle due reti della Lombardia e dell'Italia Centrale saranno riuniti, previa la liquidazione e la determinazione definitiva della quotità dell'interesse dovuto in ragione del capitale impiegato per la rete Lombarda, per formare coi suddetti sei milioni e mezzo una annualità complessiva che rappresenti il limite del prodotto netto guarentito dal Governo per le due reti riunite.

Per tutte le opere straordinarie e per tutti gli ingrandimenti o raddoppiamenti di via, che fossero necessarj per le ferrovie costituenti le due reti, saranno le spese occorrenti portate in aumento del capitale, e perciò la guarentigia suddetta verrà accresciuta della quota corrispondente all'interesse del cinque e due decimi per cento.

Art. 36.

Il rimborso che, tanto a termini della Convenzione 25 Giugno 1860 approvata con Legge dell'8 Luglio stesso anno, quanto a termini dell'art. 33 della presente Convenzione, deve operarsi dalla Società per le somme che le furono o lo saranno pagate dallo Stato per guarentigia, a datare dall'epoca dell'apertura delle linee all'esercizio per le linee della Lombardia e dell'Italia Centrale, e dall'epoca della cessione quanto alle linee dello Stato, avrà principio tosto che il prodotto lordo della nuova rete, risultante dalla riunione delle tre reti, della Lombardia, dell'Italia Centrale e del Piemonte, raggiungerà la somma di lire quarantaquattromila per chilometro e per anno.

La eccedenza del prodotto sarà divisa per [1] *un quarto alla* Società *e tre quarti al* Governo, e la parte spettante al Governo verrà imputata

(1) Questo riparto fu convenuto nella Scrittura 11 Luglio 1870, Paragrafo 4 (allegato 3), così concepito: *Il rimborso delle garanzie e delle imposte arretrate co' relativi interessi di cui all'articolo 36 della Convenzione 4 Gennaio 1869 e 7 ed 8 della Scrittura addizionale 5 Luglio 1870, si farà sui tre quarti anzichè sulla metà della eccedenza di prodotto lordo di cui nei detti articoli.* Il testo primitivo era così concepito: « La eccedenza del prodotto sarà divisa per metà tra la Società ed il Governo, ecc. ecc. »

annualmente al rimborso delle somme pagate per guarentigia alla Società, dopo il quale integrale rimborso cesserà ogni partecipazione del Governo sul prodotto delle linee.

Nota-bene. A questo articolo fu aggiunto l'articolo 7 dell' allegato 2 del 5 Luglio 1870 così concepito:

Se per altro il prodotto chilometrico delle linee non avesse raggiunto la misura delle lire 44,000 *al chilometro nell' anno* 1891, *comincierà cionullostante nell'anno stesso e continuerà negli anni successivi il rimborso delle garanzie sui tre quarti* (1) *dell' eccedenza del prodotto lordo che si verificherà in confronto a quello dell' anno* 1890 (2).

Tale rimborso si effettuerà per tutte le linee senza interessi a carico della Società.

Art. 37.

Il termine stabilito nella Convenzione 27 Febbraio 1866 col Governo austriaco per la scadenza della concessione della rete Veneta, si dichiara esteso a tutte le linee facienti parte della rete dell' Alta Italia.

Nello stesso modo il termine dopo il quale è riservato al Governo il diritto di riscatto, resta, a modificazione del prescritto dalle antecedenti concessioni, stabilito per tutte indistintamente le linee suddette a venticinque anni, da decorrere dalla data della presente Convenzione, dichiarando dovere il riscatto operarsi pel complesso delle linee che compongono la rete dell' Alta Italia.

Tanto in caso di riscatto, come allo spirare della presente Concessione, si seguiranno le norme stabilite negli articoli 61, 62, 63, 64 e 65 del Capitolato annesso alla Legge 14 Maggio 1865, salvo per il materiale mobile, il quale sarà ripreso dal Governo a prezzo d' estimo per tutta la parte di esso materiale spettante alla rete dell' Italia Centrale.

Nota-bene. Al presente articolo fanno seguito l' articolo 1.° dell' allegato N. 2 del 5 Luglio 1870, e l'articolo 2 dello stesso, modificati dagli articoli 1 e 2 dell' allegato 3 dell'11 Luglio 1870.

Oltre la facoltà del riscatto pattuito per tutte le linee della Società

(1) Il rimborso di cui trattosi in questo Paragrafo in conseguenza della modificazione succitata, convenuta nella Scrittura 11 Luglio 1870, Paragrafo 4 (allegato 3), fu stabilito sui tre quarti invece della metà stipolata nel testo primitivo.

(2) Articolo 7, allegato 2.

dell' Alta Italia a norma del primo allinea dell' articolo 37 *della Convenzione del* 4 *Gennaio* 1869, *avrà il Governo il diritto di sciogliere dopo il termine di dieci anni il Contratto della Società dell' Alta Italia per l' esercizio dalla ferrovia Ligure da Firenze, al confine Francese per Pistoja, Pisa, Massa, e delle linee da Savona a Torino con diramazione Cairo-Acqui, con che dia alla Società il preavviso di due anni e restituisca il residuo debito di capitale ed interessi prima della scadenza del detto termine di dieci anni.*

Questo termine di dieci anni decorrerà dal giorno in cui l' intera linea sarà posta in esercizio (1).

Verificandosi il caso della risoluzione del Contratto di cui è detto all' articolo precedente, le opere di ampliazione che occorreranno alla Stazione di Firenze per l' uso della Società dell' Alta Italia in aggiunta ai locali, di cui già attualmente essa gode in forza dell' art. 8 *della Convenzione* 12 *Marzo* 1869, *stipulata colla Società delle ferrovie Romane, saranno a carico dell' Alta Italia, ritenuto che il servizio debba eseguirsi in comune* (2).

Si dichiara che le opere già eseguite e di cui attualmente gode la Società dell' Alta Italia, nella Stazione di Firenze sono di proprietà del Governo e che le opere di ampliazione che dalla stessa Società si dovranno eseguire pel proprio uso in forza del presente articolo saranno di proprietà del Governo (3).

Pei trasporti che si faranno coi convogli della Società dell' Alta Italia sul tronco Pistoia-Firenze e per l' uso delle Stazioni si applicherà per quanto riguarda le condizioni ed il corrispettivo la disposizione dall' art. 1.° (*allegato* B') *annessa alla Legge* 14 *Maggio* 1865, *N.°* 2279 *secondo capoverso* (4).

---

(1) Articolo 1, allegato 2.
(2) Articolo 2, allegato 2
(3) Paragrafo 2, allegato 3.
(4) Articolo 2, allegato 2.

Art. 38.

Nota-bene. All'articolo 38 venne sostituito l'articolo 8 dell'allegato 2 del 5 Luglio 1870, così concepito:

[1] *Per le linee del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia centrale le imposte dirette saranno dalla Società dell'Alta Italia corrisposte come segue:*

Pagherà a norma della Legge comune le imposte sui terreni, sui fabbricati e sugli stipendi degli impiegati.

Per l'imposta di ricchezza mobile sui redditi della Società e per ogni altra tassa di eguale natura o congenere che si venisse a stabilire in sostituzione od aggiunta dell'attuale fino al termine contemplato dall'articolo 36, *la Società pagherà all'erario l'imposta nella misura liquidata e pagata per l'anno* 1867 *allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni.*

Ogni maggior somma, oltre quella suddetta del 1867, *che risultasse dovuta dalla Società in seguito alla decisione amministrativa o giudiziaria sulle pretese* hinc inde *discusse fra la Società e lo Stato, come*

---

(1) Articolo 8 della Scrittura 5 Luglio 1870, allegato 2. — L'articolo primitivo era così concepito:

« La Società dell'Alta Italia, per l'anno 1868 e per gli anni successivi, pagherà allo Stato, per le linee del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia Centrale, l'imposta nella misura liquidata e pagata per l'anno 1867, nè sarà obbligata ad alcuna maggiore imposta nè diretta, nè indiretta, nè afferente all'industria, alle azioni, alle obbligazioni, alla loro circolazione, ai dividendi ed interessi.

« Il reddito imponibile di ricchezza mobile, concernente quella parte di detta imposta che si riferisce alle linee esercitate nelle Provincie del Piemonte, sarà notificato proporzionalmente nei Comuni delle Provincie stesse, a norma dell'art. 67 del Regolamento 8 Novembre 1868 esecutivo della Legge 7 Luglio 1868, N. 4513, nè la Società dell'Alta Italia potrà essere obbligata di pagare ai Comuni ed alle Provincie, nelle quali si trovano i detti tre gruppi di linee, imposte che già non fossero costituite nell'anno 1867, o sovraimposte che eccedano la misura autorizzata dalla detta Legge del 7 Luglio 1868, N. 4513.

« Il pagamento delle dette imposte, da farsi allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni nella misura suindicata, continuerà soltanto fino all'epoca stabilita all'art. 36 della presente Convenzione, per l'intiero rimborso allo Stato delle somme pagate alla Società dell'Alta Italia sulla garanzia ad essa promesse dagli anteriori Atti di concessione e per effetto della presente Convenzione.

« Dalla detta epoca dell'effettuato rimborso in avanti, la Società dell'Alta Italia pagherà allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni le imposte e sovraimposte d'ogni natura nella misura che saranno allora in vigore, rinunziando la Società dell'Alta Italia, come fin d'ora per allora rinunzia, al beneficio della esenzione dalle imposte che le è accordata, quanto alle linee dell'Italia Centrale, per tutto il periodo della concessione dall'art. 27 della Convenzione 25 Giugno 1860, approvata colla Legge dell'8 Luglio dello stesso anno. »

pure qualunque maggior somma che fosse dovuta dalla Società per effetto di aumenti e sostituzione d'imposta, saranno pagati cogli interessi decorrendi dalle rispettive scadenze nel modo e tempo stabiliti dall'articolo 36 *per le garanzie ricevute dallo Stato. Nello stesso modo e colle stesse norme si terrà conto a favore della Società delle minori somme che avrebbe dovuto pagare per dette imposte.*

Ferma la misura provvisoria dell'imposta liquidata e pagata per l'anno 1867 *allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni, ove lo Stato avochi a sè i centesimi addizionali attribuiti alle Provincie ed ai Comuni, la Società pagherà allo Stato quanto sarebbe stato dovuto agli uni ed alle altre.*

Quando si verificherà la condizione contemplata dall'articolo 36, *che, cioè il prodotto lordo delle linee arrivi a* 44,000 *lire per chilometro e per anno, ed al più tardi nell'anno* 1891, *la Società pagherà alle epoche normali le imposte e sovraimposte tutte che saranno in vigore relativamente anche alle linee dell'Italia Centrale rinunciando la Società dell'Alta Italia, come fin d'ora per allora rinuncia, al beneficio dell'esenzione che le è accordata, quanto alle dette linee dell'Italia Centrale per tutto il periodo della concessione dall'articolo* 27 *della Convenzione* 25 *Giugno* 1860, *approvato colla Legge dell'*8 *Luglio stesso anno.*

Art. 39.

Il pagamento delle guarentigie concesse alla Società si effettuerà nel modo seguente:

Al 30 Giugno di ogni anno il Governo pagherà alla Società la metà della somma totale nella quale le guarentigie di qualunque natura saranno state liquidate per l'anno precedente.

Sulla presentazione dei conti, alla scadenza dell'anno, il Governo pagherà, ove dal conto risulti un saldo a favore della Società, i quattro quinti della relativa somma di cui verrà addebitata nel conto.

Il saldo definitivo sarà corrisposto subito che sarà concordata tra le parti la liquidazione dei conti dell'anno.

Ove colla liquidazione del conto definitivo venga a risultare che la Società ha percepito qualche somma in eccedenza a quella che le è dovuta per l'intiera annata, la Società rimborserà al Governo, subito dopo la liquidazione del conto, il fondo riscosso in più [1].

Art. 40.

La presente Convenzione sarà definitiva ed efficace quando venga approvata per Legge, e andrà soggetta al diritto fisso di una lira.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze, oggi quattro gennaio mille ottocento sessantanove.

Il Ministro delle Finanze,
L. G. CAMBRAY-DIGNY.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
LODOVICO PASINI.

Il Rappresentante della Società dell' Alta Italia,
P. AMILHAU.

Il Direttore Capo di Divisione nel Ministero dei Lavori pubblici,
MATTEO COBGEVICH.

Visto: Il Ministro delle Finanze,
QUINTINO SELLA.

Visto: Il Ministro dei Lavori pubblici,
G. GADDA.

---

(1) Per la costruzione di nuove strade, linee parallele, diramazioni, linee trasversali, ecc. vedi l'articolo 5 dell'allegato 2 del 5 Luglio 1870, pagina 478 della presente raccolta.

Pel giudizio di arbitri vedi l'articolo 6 dell'allegato 2 succennato, pagina 479.

ALLEGATO N.° 2.

Fra le LL. EE. i signori Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze ed il Rappresentante della Società ferroviaria dell'Alta Italia è stato convenuto di portare alla Convenzione del 4 *Gennaio* 1869 *le seguenti modificazioni ed aggiunte:*

Art. 1.

Oltre la facoltà del riscatto, pattuita per tutte le linee della Società dell'Alta Italia a norma del primo allinea dell'art. 37 della Convenzione del 4 Gennaio 1869; avrà il Governo il diritto di sciogliere, *dopo* (1) il termine di anni dieci, il contratto colla Società dell'Alta Italia per l'esercizio della ferrovia Ligure da Firenze al confine Francese per Pistoia, Pisa, Massa, e delle linee da Savona a Torino con diramazione Cairo-Acqui, con che dia alla Società il preavviso di due anni e restituisca il residuo debito di capitali ed interessi prima della scadenza del detto termine di dieci anni.

Questo termine di dieci anni decorrerà dal giorno in cui l'intera linea sarà posta in esercizio.

Art. 2.

Verificandosi il caso della risoluzione del Contratto di cui è detto all'articolo precedente, le opere di ampliazione che occorreranno alla stazione di Firenze per l'uso della Società dell'Alta Italia, in aggiunta ai locali di cui già attualmente essa gode in forza dell'articolo 8 della Convenzione 12 Marzo 1869, stipulata colla Società delle ferrovie Romane, saranno a carico della Società dell'Alta Italia, ritenuto che il servizio debba eseguirsi in comune.

(2) *Si dichiara che le opere già eseguite e di cui attualmente gode la Società dell'Alta Italia nella Stazione di Firenze sono di proprietà del*

---

(1) Il primo paragrafo della Scrittura 11 Luglio 1870, allegato 3, ha sostituito alla parola *al* termine di anni dieci, quella *dopo* il termine di 10 anni.

(2) L'aggiunta di questo capoverso fu convenuta nella Scrittura 11 Luglio 1870, Paragrafo 2°, allegato 3.

Governo, e che le opere di ampliazione che dalla stessa Società si dovranno eseguire pel proprio uso in forza del presente articolo, saranno di proprietà del Governo.

Pei trasporti che si faranno coi convogli della Società dell'Alta Italia sul tronco Pistoia-Firenze, e per l'uso delle stazioni, si applicherà, per quanto riguarda le condizioni ed il corrispettivo, la disposizione dell'art. 1 (*allegato* B[1]), annesso alla Legge 14 Maggio 1865, N.° 2279, secondo capoverso.

Art. 3.

Sarà in facoltà del Governo, dopo cinque anni decorrendi dall'approvazione della presente Convenzione, di restituire alla Società dell'Alta Italia, col preavviso di mesi 6, i capitali dovuti alla medesima dal Governo in dipendenza della presente Convenzione.

Art. 4.

Sulle linee ferroviarie da Firenze al confine Francese e da Savona a Torino con diramazione Cairo-Acqui, il Governo avrà l'esclusiva facoltà di stabilire le tariffe e gli orarj pel servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 5.

La disposizione dell'articolo 37 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 Giugno 1864, approvata con Legge 14 Maggio 1865, N.° 2279, si dichiara estesa a tutte le linee possedute od in qualsivoglia modo esercitate dalla Società dell'Alta Italia nel territorio italiano.

(1) *Quelle nuove linee che congiungeranno due ferrovie ora appartenenti a reti diverse, continueranno a godere a fronte dell'Alta Italia quei diritti che per tale circostanza loro attribuisce il disposto dell'art. 37 del detto Capitolato, dovendo a tale scopo considerarsi le reti cui si riferiscono come tuttora separate.*

(1) L'aggiunta di questo capoverso fu convenuta nella Scrittura 11 Luglio 1870, Paragrafo 3°, alleg. 3.

Art. 6.

A modificazione di quanto è stabilito nelle varie Leggi e Capitolati di concessione colla Società dell'Alta Italia relativamente al giudizio di arbitri, si conviene che nel medesimo atto del compromesso saranno nominati i tre arbitri ai quali sarà demandato il giudizio. Ove non riescisse di porsi d'accordo sulla nomina del terzo arbitro, essa si farà dal Presidente della Corte d'Appello della Capitale.

Dal giudizio degli arbitri è ammesso il ricorso in Cassazione.

Art. 7.

All'articolo 36, prima dell'ultimo paragrafo, si aggiunge il seguente:

« Se per altro il prodotto chilometrico delle linee non avesse raggiunto la misura delle lire 41,000 al chilometro nell'anno 1891, comincerà cionullostante nell'anno stesso e continuerà negli anni successivi il rimborso delle garanzie sulla metà dell'eccedenza del prodotto lordo che si verificherà in confronto a quello dell'anno 1890. »

Art. 8.

All'articolo 38 viene sostituito il seguente:

« Per le linee del Piemonte, della Lombardia e dell'Italia Centrale le imposte dirette saranno dalla Società dell'Alta Italia corrisposte come segue:

« Pagherà a norma della Legge comune le imposte sui terreni, sui fabbricati e sugli stipendi degli impiegati.

« Per l'imposta di ricchezza mobile sui redditi della società e per ogni altra tassa di eguale natura o congenere che si venisse a stabilire in sostituzione od aggiunta dell'attuale fino al termine contemplato dall'articolo 36, la Società pagherà all'erario l'imposta nella misura liquidata e pagata per l'anno 1867 allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni.

« Ogni maggior somma, oltre quella suddetta del 1867, che risultasse annualmente dovuta dalla Società in seguito alla decisione am-

« ministrativa o giudiziaria sulle pretese *hinc inde* discusse fra la Società
« e lo Stato, come pure qualunque maggior somma che fosse dovuta
« dalla Società per effetto di aumenti o sostituzioni di imposta, saranno
« pagate cogli interessi decorrendi dalle rispettive scadenze nel modo e
« tempo stabiliti dall'articolo 36 per le garanzie ricevute dallo Stato.
« Nello stesso modo e colle stesse norme si terrà conto a favore della
« Società delle minori somme che avrebbe dovuto pagare per le dette
« imposte.

« Ferma la misura provvisoria dell'imposta liquidata e pagata
« per l'anno 1867 allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni, ove lo Stato
« avochi a sè i centesimi addizionali attribuiti alle Provincie ed ai Co-
« muni, la Società pagherà allo Stato quanto sarebbe stato dovuto agli
« uni ed alle altre.

« Quando si verificherà la condizione contemplata dall'articolo 36,
« che, cioè, il prodotto lordo delle linee arrivi a 44,000 lire per chi-
« lometro e per anno, ed al più tardi nell'anno 1891, la Società pagherà
« alle epoche normali le imposte e sovraimposte tutte che saranno in
« vigore relativamente anche alle linee dell'Italia Centrale rinunciando
« la Società dell'Alta Italia, come fin d'ora per allora rinuncia, al be-
« neficio dell'esenzione che le è accordata, quanto alle dette linee del-
« l'Italia Centrale, per tutto il periodo della concessione dall'articolo 27
« della Convenzione 25 Giugno 1860, approvata colla Legge dell'8 Luglio
« dello stesso anno. »

Firenze, il 5 Luglio 1870.

Il Ministro delle Finanze,
QUINTINO SELLA.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
G. GADDA.

Il Rappresentante della Società dell'Alta Italia,
P. AMILHAU.

Visto: Il Ministro delle Finanze,
QUINTINO SELLA.

Visto: Il Ministro dei Lavori pubblici,
G. GADDA.

ALLEGATO N.° 3.

Partecipate alla Rappresentanza dell'Alta Italia le deliberazioni dell'onorevole Commissione parlamentare, dietro le nuove trattative passate fra la medesima ed i Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici, si convennero le seguenti aggiunte e variazioni agli articoli addizionali della Scrittura 5 Luglio mille ottocento settanta.

1.° Al primo articolo viene surrogata la frase: *dopo il termine di anni dieci* all'altra: *al termine di anni dieci,* ecc.

2.° Al secondo articolo si farà la seguente aggiunta da interporsi ai due capoversi: « Si dichiara che le opere già eseguite e di cui at-« tualmente gode la Società dell'Alta Italia nella stazione di Firenze « sono di proprietà del Governo, e che le opere di ampliazione che « dalla stessa Società si dovranno eseguire pel proprio uso in forza del « presente articolo, saranno di proprietà del Governo. »

3.° Al quinto articolo si farà la seguente aggiunta:

« Quelle nuove linee che congiungeranno due ferrovie ora apparte-« nenti a reti diverse, continueranno a godere a fronte dell'Alta Italia « quei diritti che per tale circostanza loro attribuisce il disposto del-« l'articolo 37 del detto Capitolato, dovendo a tale scopo considerarsi « le reti cui si riferiscono come tuttora separate. »

4.° Il rimborso delle garanzie e delle imposte arretrate co' relativi interessi di cui all'articolo 36 della Convenzione 4 Gennaio 1869 e 7 e 8 della Scrittura addizionale 5 Luglio 1870, si farà sui tre quarti anzichè sulla metà della eccedenza di prodotto lordo di cui nei detti articoli.

Fatto a Firenze in doppio originale addì undici Luglio mille ottocento settanta.

Il Ministro delle Finanze, QUINTINO SELLA.

Il Ministro dei Lavori pubblici, G. GADDA.

Il Rappresentante della Società dell'Alta Italia, P. AMILHAU.

Visto: *Il Ministro delle Finanze,* QUINTINO SELLA.

Visto: *Il Ministro dei Lavori pubblici,* G. GADDA

ALLEGATO A

alla Convenzione 4 Gennaio 1869.

Capitoli per l'esercizio delle linee da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, e da Massa alla frontiera Francese.

Art. 1.

L'esercizio delle linee da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, e da Massa alla frontiera Francese, concesso in appalto alla Società dell'Alta Italia colla Convenzione in data d'oggi, s'intenderà dover essere fatto con tutta la regolarità e sicurezza prescritta dai Regolamenti in vigore e colle stesse norme e discipline che sono attualmente o saranno, coll'approvazione del Governo, applicate all'attuale rete che nel Regno d'Italia appartiene alla Società medesima.

Saranno pertanto in ogni parte del servizio esattamente osservate le condizioni stabilite dalla Convenzione 30 Giugno 1864, approvata colla Legge 14 Maggio 1865, per la cessione delle linee dello Stato alla Società suddetta in tutto ciò che riguarda l'esercizio, per modo che s'intenderà dovere le nuove linee (date in appalto) formare parte integrante di quelle nella precitata cessione contemplate.

***Nota-bene.* A questo articolo fa seguito l'articolo 4 dell'allegato 2 del 5 Luglio 1870, così concepito:**

Sulle linee ferroviarie da Firenze al confine Francese e da Savona a Torino con diramazione Cairo-Acqui il Governo avrà l'esclusiva facoltà di stabilire le tariffe e gli orarj pel servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 2.

La Società nelle disposizioni relative all'ordinamento del servizio, tanto pel personale quanto per il materiale d'ogni genere, avrà la stessa libertà d'azione che le spetta per riguardo alle altre sue linee, ma dovrà, secondo la richiesta del Governo, giustificare nella resa dei conti che per ogni trattamento e per ogni particolarità dei diversi servizi di mantenimento, di trazione e di traffico, in circostanze eguali sono adottati gli

stessi principii e gli stessi termini che trovansi applicati ed osservati sulle linee comprese nella precitata Convenzione 30 Giugno 1864, in modo che le spese ordinarie riescano esattamente proporzionali tanto sulle nuove, quanto sulle attuali linee della rete suddetta, avuto riguardo alle particolari condizioni in cui si trova la ferrovia data in appalto.

Nelle spese di mantenimento si intendono comprese tutte le provviste e le somministranze necessarie per mantenere in istato normale il piano della via, compreso l'armamento, il corpo stradale, le opere d'arte, i fabbricati ed ogni accessorio, escluse le riparazioni prodotte da casi straordinarj di mareggiate, di scorrimenti di suolo, di piene nei fiumi o torrenti e da ogni circostanza impreveduta derivante da forza maggiore.

Art. 3.

Il conto definitivo delle spese ordinarie sarà per ogni anno d'esercizio presentato al Commissariato governativo non più tardi della fine di marzo dell'anno susseguente, secondo le forme e la divisione in categorie con cui la Società presenta all'assemblea generale il rendiconto annuale.

Saranno quindi le spese ordinarie riassunte nei seguenti titoli:

a) Direzione e servizi amministrativi, personale, spese di uffizio e diverse ragguagliate a percorso chilometrico sulle varie reti dell'Alta Italia, limitatamente alle spese generali dell'Amministrazione e della Direzione generale avente sede in Italia.

b) Servizio di manutenzione:

1.° Corpo stradale ed opere d'arte;
2.° Armamento delle vie;
3.° Fabbricati;
4.° Sorveglianza:
5.° Spese diverse.

c) Servizio della locomozione:

1.° Macchine:
2.° Vetture;
3.° Spese diverse.

d) Servizio del traffico e del movimento:

1.° Personale;

2.° Spese diverse.

e) Spese generali:

1.° Imposte;

2.° Pubblicità:

3.° Assicurazioni;

4.° Spese diverse.

La Società dovrà contemporaneamente somministrare al Governo una copia dei conti relativi desunti dal proprio libro maestro.

Art. 4.

Nel caso che insorgessero difficoltà nell'accertamento delle spese e nella liquidazione definitiva dei conti, le differenze saranno rimesse al giudizio di arbitri, secondo le norme stabilite dall'articolo 66 del Capitolato annesso alla Convenzione in data 30 Giugno 1864.

Gli arbitri non potranno essere funzionarj nè del Governo nè della Società, nè avere, sotto qualunque forma, interesse nella gestione della Società medesima.

Art. 5.

In ogni caso, ritenute le norme indicate agli articoli 1 e 2 che debbono reggere l'esercizio, si stabilisce fin d'ora:

Che la spesa media per chilometro percorso non potrà per le nuove linee essere superiore a quella ottenuta nel medesimo anno sulla rete in generale;

Che il materiale fisso e mobile, i combustibili ed ogni oggetto di consumo saranno della forma e qualità usati sovra una o più delle altre linee della rete italiana appartenente alla Società.

La Società pertanto somministrerà agli arbitri, nel caso in cui si debba avervi ricorso, tutti gli schiarimenti e le giustificazioni necessarie perchè i medesimi abbiano i mezzi di dare un maturo giudizio.

Art. 6.

Le provviste del materiale mobile necessario per l'esercizio saranno fatte in ragione della estensione o lunghezza delle linee, nei limiti del più assoluto bisogno, e saranno accresciute in giusta proporzione a misura che aumenterà lo sviluppo del movimento e che crescerà il prodotto dell'esercizio.

Si stabilisce poi che il numero e la qualità delle locomotive e dei veicoli d'ogni genere dovrà essere regolato in base del percorso chilometrico, che in ragione del movimento presunto si potrà presupporre doversi verificare, onde non discostarsi dal limite medio che si ottiene sulle altre linee della rete dell'Alta Italia.

Art. 7.

Le spese per lavori straordinarj di mantenimento e di rifacimento, non che quelle per riparazioni e per difesa in conseguenza di guasti eccezionali per mareggiate, temporali, straripamenti di fiumi e torrenti, franamenti ecc., saranno, previo accertamento e previa l'approvazione del Governo, computate in conto separato, ed imputate sul prodotto lordo dell'anno in corso o degli anni seguenti dopo il prelevamento delle somme riservate:

a) Per le spese di mantenimento e di esercizio;

b) Per l'interesse ed ammortamento del materiale mobile;

c) Per l'interesse delle somme da impiegarsi nei lavori di miglioramento o di ampliazione, come agli articoli 3, 7 ed 8 della Convenzione;

d) Del premio dovuto alla Società in base all'articolo 5 della medesima.

Art. 8.

Le spese che si riferirebbero ai lavori di mantenimento iniziati negli anni precedenti, i compensi per avarie, bagnamenti, mancanze successe negli anni anteriori saranno compresi nella liquidazione delle spese di esercizio dell'anno in cui verranno pagati, e viceversa i pagamenti di qualunque somma riferentesi ad arretrati saranno ascritti al credito dell'esercizio per l'anno in cui saranno effettuati.

Art. 9.

Finchè non sia aperta la intera linea Ligure, il numero dei treni per i viaggiatori per i nuovi tronchi aperti successivamente all'esercizio non sarà minore di tre al giorno in ciascuna direzione, tanto in andata come al ritorno.

In ciascuno dei tronchi fin d'ora aperti all'esercizio da Genova a Voltri, e da Firenze a Spezia per Pisa e Massa, il numero dei treni non sarà minore di quello che si verifica attualmente.

Fatti, letti e sottoscritti in duplice originale a Firenze, oggi 4 Gennaio 1869.

Il Ministro delle Finanze,
L. G. Cambray-Digny.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
Lodovico Pasini.

Il Rappresentante la Società dell'Alta Italia,
P. Amilhau.

Il Direttore Capo di Divisione nel Ministero dei Lavori pubblici,
Matteo Cobokvich.

Visto: Il Ministro delle Finanze,
Quintino Sella.

Visto: Il Ministro dei Lavori pubblici,
G. Gadda.

PARTE SECONDA

CONVENZIONI

PER

L'ESERCIZIO DI LINEE DI PROPRIETÀ DIVERSA

ISTRUZIONI, DECISIONI

ECC. ECC.

CONVENZIONE

tra li signori Tommaso Brassey *ed ingegnere* Carlo Henfrey *e la Società della ferrovia di Novara per l'esercizio della linea da Chivasso ad Ivrea.*

L'anno del Signore mille ottocento cinquantasei, alli 14 del mese di Agosto, nella città di Torino e nella sala del Consiglio direttivo della Società della via ferrata di Novara, al piano nobile della casa Gropello, via del Monte di Pietà, avanti me regio notaio collegiato e certificatore cav. Giuseppe Turvano, presenti i signori avv. Francesco Chiapusso da Susa e notaio Francesco Antonio Braida da Dogliani, amendue di residenza in questa capitale, testimonj idonei richiesti.

Personalmente costituiti:

Da una parte il signor ingegnere Carlo del fu Enrico Henfrey, nato nella città di Londra, dimorante in questa città, nella sua qualità di rappresentante anche il signor Tommaso Brassey invirtù di mandato delli 30 marzo dell'anno corrente, ricevuto dal notaio Francesco Gabet, esercente in Chambéry;

E dall'altra parte i signori commendatore Gaudenzio fu Ludovico Gautieri, senatore del Regno, nato e domiciliato a Novara; avv. Michele Sossi del fu Giovanni Battista, nato in Settimo torinese, patrocinante in questa città sua residenza; marchese Gustavo Benso di Cavour fu marchese Michele, nato e domiciliato in questa città, e barone Giuseppe Jacquemoud del fu Pietro, nato in Chambéry, consigliere di Stato e senatore del Regno;

Il primo come presidente del Consiglio d'amministrazione e di quello

direttivo, e gli altri membri dello stesso Consiglio direttivo della Società anonima della ferrovia di Novara;

I quali, conformemente alle intelligenze fin dal 28 maggio ultimo scorso prese, dichiarano essersi convenuto, come convengono e stabiliscono quanto segue:

Art. 1.

La Società della ferrovia di Novara, come avanti rappresentata, esonera i signori Tommaso Brassey ed ing. Carlo Henfrey, e con essi anche la Società anonima che sarà costituita pella costruzione della via ferrata da Chivasso ad Ivrea, dalla provvista del materiale mobile necessario all'esercizio di tale linea, ossia strada, e si obbliga provvederlo in proprio in base al Capitolato annesso alla Legge di concessione di detta ferrovia promulgata il 14 scorso giugno, e per modo di poter fare un servizio regolare e conveniente.

Art. 2.

La stessa Società di Novara assume l'esercizio dell'anzidetta linea con l'obbligo di aprirlo al pubblico tostochè la strada ed il di lei armamento siano compiuti, e di continuare nello stesso esercizio per tutto il tempo di detta concessione nel modo stabilito dal suddetto Capitolato, e con quelle corse giornaliere che verranno riconosciute necessarie e stabilite con approvazione del Governo.

Art. 3.

La composizione dei convogli, l'orario ed il modo di servizio, del pari che le modificazioni delle tariffe, rimangono in piena e libera facoltà della Società di Novara, ben inteso, quanto al servizio dei convogli, che il medesimo sia fatto in modo convenevole e proporzionato al movimento, e quanto alle modificazioni di tariffe ritenuto il principio della parità di trattamento tra la linea d'Ivrea e quella di Novara, almeno per quanto sarà possibile e conveniente.

Art. 4.

Si obbliga eziandio, e sempre in conformità del capitolato, di cui sovra, la stessa Società di Novara alla manutenzione dell'intiera strada, o suo armamento, a partire però soltanto da un anno dal giorno della sua apertura al pubblico, pendente il quale la stessa manutenzione è a carico delli signori Brassey ed Henfrey o della Società anonima di cui sovra.

Del mobiglio però delle stazioni, il quale assieme ai pesi, grue, e simili attrezzi pel movimento delle merci, è a carico dei signori Brassey ed Henfrey, la Società di Novara ne assume la manutenzione dal giorno dell'apertura della strada al pubblico.

Art. 5.

È inteso che per assumere il peso della manutenzione la Società di Novara deve ricevere ogni cosa in istato di normale collaudazione, nella quale dessa ha diritto d'intervenire per mezzo di un suo rappresentante speciale al fine di fare tutti quei rilievi e quelle osservazioni che creda del proprio interesse.

Art. 6.

La manutenzione successiva dell'intiera strada è a pieno carico della Società di Novara, esclusi però i danni cagionati da irruzione di corsi d'acqua, uragani, terremoti, ed altre cause di forza maggiore o straordinaria, i quali dovranno ripararsi dalli signori Brassey ed Henfrey o dalla Società anonima da essi costituita.

Art. 7.

La contabilità della linea da Chivasso ad Ivrea sarà esclusivamente tenuta dalla Società di Novara. Una tale contabilità sarà però sempre conservata distinta e separata da quella di Novara.

Un regolamento determinerà il modo ed i limiti di sorveglianza

che potrà esercitarsi dai Concessionarj o dalla Società da essi costituita sovra la suddetta contabilità, e come possa la medesima provvedere al maggior di lei interesse.

Art. 8.

Il complessivo prodotto lordo della strada ferrata da Chivasso ad Ivrea sarà diviso in due parti uguali, devoluta l'una alla Società d'Ivrea, e l' altra a quella di Novara, qual corrispettivo dell' esercizio e della manutenzione.

I fitti dell'erba, scarpe, caffè, locali e qualsivoglia altro introito di somigliante natura fanno parte del prodotto a dividersi come avanti.

Art. 9.

L'imposta prediale, la tassa fabbricati, quella sul suo capitale, ed ogni altra cadente sulla proprietà sono a carico della Società d'Ivrea, restando a peso a quella di Novara quelle che colpiscono direttamente l'industria dell'esercizio. L'assicurazione dei fabbricati e mobiglio dei medesimi contro i danni degli incendi sarà a carico delle due Società.

Art. 10.

Sono a carico della Società di Novara tutte le opere necessarie per esercire e rendere accessibile la linea d' Ivrea alla stazione di Chivasso in conformità del Capitolato di concessione, e dal punto di accordamento delle due linee nella stazione medesima.

In compenso i Concessionarj, o la Società da essi costituita dovranno per una volta tanto pagare alla Società di Novara L. 40,000.

Art. 11.

Rimane convenuto che la Società d' Ivrea concerterà con quella di Novara prima dell'eseguimento dei lavori il collocamento e la distribuzione dei binarj, piattaforme, strade di servizio e simili delle singole stazioni.

È anche convenuto che nella costruzione della linea non vi avrà pendenza eccedente il dieci per mille.

Art. 12.

Se pendente il primo quinquennio di esercizio venisse a risultare a danno della Società di Novara una perdita eccedente il decimo del corrispettivo da essa percetto pell' esercizio, essa Società avrà diritto pel tempo ulteriore ad un congruo aumento da fissarsi da arbitri sentite le due Società e verificati i conti sovra cui si basa la proposta perdita. E per reciprocità, se al compimento del secondo quinquennio verrà a risultare che le spese d'esercizio e manutenzione della linea non costarono alla Società di Novara pendente il detto quinquennio oltre al 45 per cento, il corrispettivo dell' esercizio ulteriore sarà ridotto al primitivo tasso, cioè al 50 per cento.

I vantaggi indiretti non si computeranno dagli arbitri, come non si terrà conto dei danni derivanti da accidenti straordinarj.

Art. 13.

Quando insorgessero discussioni o differenze fra le due Società sì pella condotta dell' esercizio, che pella interpretazione od applicazione della presente convenzione, le parti si rimettono al giudizio di tre arbitri, di cui uno nominato da ciascuna delle parti, ed il terzo d'accordo delle medesime; non convenendo esse sopra questa scelta, il terzo arbitro sarà nominato dal presidente della Corte d'appello di Piemonte. Il giudizio degli arbitri sarà inappellabile.

Art. 14.

Le maggiori spiegazioni, condizioni e patti saranno stesi ed esplicati in apposito regolamento, che verrà concordato fra le due Società, e che s'intenderà far parte della presente convenzione.

Ed io, regio notaio richiesto, ne ho fatto risultare del presente, che ho letto e pronunciato a chiara ed alta voce in presenza ed a piena

intelligenza dei signori comparenti e testimoni tutti a me cogniti e meco sottoscritti; pell'insinuazione, secondo una legge speciale, esigo Lire 1.

Sottoscritti all'originale :

GAUDENZIO GAUTIERI — AVV. M. SOSSI — GUSTAVO DI CAVOUR — JOSEPH JACQUEMOUD — P. P. BRASSEY ed HENFREY, CHARLES HENFREY — AVV. CHIAPUSSO FRANCESCO *test.* — FRANCESCO ANTONIO BRAIDA *test.*

Dal teste signor notaio FRANCESCO ANTONIO BRAIDA scritta la presente; occupa due interi fogli. In fede,

Manualmente sottoscritto:

GIUSEPPE TURVANO, notaio certif.

Relazione della ricevuta d'Insinuazione.

Insinuato a Torino il 29 Agosto 1856, N.° 7112 d'ordine della ricevuta.

Data dell'Atto 14 Agosto 1856.

Appalto della Società della ferrovia da Chivasso ad Ivrea alla Società della ferrovia di Novara (legge speciale), diritto fisso esatto L. 3.

Il Direttore Insinuatore,
GAYS.

CONVENZIONE

fra la Società ferroviaria dell'Alta Italia e la Società della ferrovia da Santhià a Biella per l'Esercizio di quest'ultima ferrovia.

Con tutto il corrente anno 1865 venendo a spirare la Convenzione 4 Gennaio 1863 per l'esercizio della ferrovia da Santhià a Biella, nella quale la Società dell'Alta Italia è subentrata allo Stato in virtù della Legge 14 Maggio 1865, e volendosi perciò addivenire fra le due Società ad una nuova Convenzione per la continuazione di tale esercizio;

La Società delle ferrovie dell'Alta Italia rappresentata dal signor cav. Paolo Amilhau Direttore dell'Esercizio, per una parte;

E per l'altra parte, la Società anonima della ferrovia da Santhià a Biella, rappresentata dal Consiglio d'amministrazione nelle persone del suo presidente il signor cav. Edoardo Della-Marmora e del consigliere signor Luigi Nasi, delegato con Verbale del 26 Novembre 1864 per le funzioni di direttore;

Hanno stabilito e convenuto quanto segue:

Art. 1.

La Società dell'Alta Italia si obbliga di continuare per un decennio, che principierà col primo Gennaio 1866 ed avrà termine con tutto Dicembre 1875, l'esercizio della ferrovia da Santhià a Biella sotto l'osservanza degli obblighi imposti dal Capitolato di concessione approvato con Legge 2 Settembre 1851, e delle condizioni tenorizzate negli articoli seguenti.

Art. 2.

La Società dell'Alta Italia dichiara che per essere in grado di conservare in buono stato il corpo stradale, l'armamento, i fabbricati e le opere d'arte, i mobili e gli attrezzi della linea da Santhià a Biella du-

rante dieci anni colle sole risorse della manutenzione ordinaria senza ricorrere a lavori di rinnovamento, è necessario fin d'ora di spendere una somma di lire sessantamila (60,000) a norma del quì annesso elenco di spese.

La Società ferroviaria di Biella dichiarasi pronta dal canto suo a sopportare questa spesa ed a rifonderne l'ammontare alla Società dell'Alta Italia nel modo che verrà indicato all'articolo 4 della presente Convenzione.

Art. 3.

Mediante la condizione espressa nell'articolo precedente la Società dell'Alta Italia assume ad esclusivo e completo suo carico l'esercizio e la manutenzione della ferrovia da Santhià a Biella, ivi comprese le strade d'accesso che sono a carico della Società di Biella, pel succennato periodo di anni dieci, obbligandosi, spirato detto termine, di riconsegnare la strada in lodevole stato di manutenzione, non che gli attrezzi e mobili equivalenti a quelli descritti negli inventarj fatti tra la Società delle ferrovie dell'Alta Italia e la cessata amministrazione delle ferrovie dallo Stato, di cui sarà trasmessa una copia alla Società di Biella.

Art. 4.

In correspettivo dell'esercizio, della manutenzione, e degli altri obblighi enunciati nel presente Atto, la Società dell'Alta Italia, pendente tutto il decennio, di cui all'articolo primo percepirà:

1.° Una somma fissa di lire quattro mila duecento (4,200) per chilometro in compenso delle spese ordinarie;

2.° Un'altra somma di lire duecento (200), parimenti per chilometro a titolo di correspettivo per la manutenzione straordinaria, in forza dell'articolo secondo, quale somma porterà così l'annualità per ogni chilometro spettante alla Società dell'Alta Italia al complessivo ammontare di lire quattromila quattrocento (4,400).

3.° Il diciasette per cento (17 0/0) sulla totalità dell'annuo prodotto

lordo, d'ogni specie, della linea, deduzione fatta però della tassa del decimo devoluta allo Stato, non che delle altre tasse ed imposte che venissero altrimenti stabilite sui trasporti.

In esso prodotto lordo s'intenderanno compresi: le pigioni dei locali per caffè nelle stazioni, i prezzi provenienti dai tagli delle siepi e delle acacie lungo la strada, sui quali proventi spetterà pure alla Società esercente l'anzidetta quota del 17 0/0.

Art. 5.

La Società dell'Alta Italia provvederà acchè giornalmente abbiano luogo tre convogli di andata ed altrettanti di ritorno, in modo da completamente servire al trasporto dei viaggiatori e delle merci e non potrà ridurne il numero senza il consenso della Società di Biella.

La velocità dei convogli sarà perfettamente conforme a quella che si mantiene pei convogli *Omnibus* sulle altre linee della Società esercente.

Gli orarj di partenza e di arrivo dei convogli saranno stabiliti di accordo fra le due parti contraenti.

Art. 6.

Ai trasporti sulla linea di Biella saranno applicate le tariffe stabilite col Regio Decreto 26 Settembre 1860 pei trasporti sulle ferrovie governative, mantenuta però in quanto concerne i viaggiatori la tariffa speciale sancita per detta linea col Regio Decreto 12 Luglio 1859.

Per gli oggetti di *privativa Demaniale* e per tutti gli altri trasporti per conto del Governo staranno ferme le riduzioni ed esenzioni di tassa stabilite dal Capitolato di concessione, salva al Governo stesso la facoltà di invocarne quandocchessia l'applicazione della tariffa speciale inserta sotto l'*allegato* B nella Legge 14 Maggio 1865, N.° 2279, pel riordinamento delle reti ferroviarie del Regnó.

La Società esercente potrà stabilire abbuonamenti per corse giornaliere e corse di piacere accordando ribassi di tariffa, non che prezzi ridotti pei trasporti delle merci, ove ciò sia conveniente nell'interesse delle parti contraenti.

Art. 7.

La Società dell' Alta Italia si obbliga di continuare a mantenere il servizio della presa e consegna a domicilio sia nella città di Biella, sia nei paesi di Andorno e Graglia, e procurerà di estendere tale servizio ad altre località quando ciò ravvisi conveniente e necessario.

Art. 8.

Rimangono a carico della Società di Biella:

1.° Tutte indistintamente le spese occorrenti tanto pel suo ufficio centrale, come pel personale incaricato dell'ispezione, vigilanza e controllo della propria linea;

2.° Le spese di riparazioni straordinarie delle opere d'arte e del corpo stradale in dipendenza dei guasti recati da inondazioni, uragani, terremoti e simili accidenti straordinarj, come pure le gettate di pietra per guarentire il ponte sull'Elvo;

3.° Le spese di ampliazione dell' area e dei fabbricati delle stazioni che fossero assolutamente richieste dallo sviluppo del traffico.

Art. 9.

La Società esercente provvederà alla manutenzione delle siepi e delle acacie lungo la linea di Biella.

Però i contratti per la vendita dei tagli di dette piante, nonchè quelli per lo affittamento dei locali ad uso di caffè, dovranno essere stipulati dalla Società dell' Alta Italia d'accordo con quella di Biella.

Art. 10.

Le tasse che colpiscono, o possono colpire, la proprietà immobiliare, ovvero la ricchezza mobile, per la parte di prodotto devoluto alla Società di Biella, saranno ad esclusivo di lei carico; per contro le tasse ed imposizioni di ogni genere gravitanti sull' industria dell' esercizio, comprese quelle dei pesi e misure ed altre di siffatta specie, saranno a carico della Società esercente.

Art. 11.

La spesa di assicurazione contro i danni degli incendj, per quanto concerne i fabbricati, ed il materiale fisso della ferrovia sarà a carico della Società di Biella.

Art. 12.

Rimane convenuto che sarà effettuato gratuitamente sulla linea di Biella il trasporto tanto dei materiali e del personale occorrente per le opere e pei lavori che la Società di Biella dovesse eseguire sulla strada o nelle sue adiacenze, a termini dell'articolo 8, quanto dei dispacci o pieghi, che dovesse trasmettere nell' interesse del suo servizio amministrativo.

Art. 13.

Alla fine di ciascun mese la Società dell'Alta Italia rimetterà alla Direzione della Società di Biella il conto dei prodotti della linea del mese antecedente, e dovrà contemporaneamente pagarle la somma, che le spetta, sotto deduzione di quelle devolute alla Società esercente a norma dell'articolo quarto della presente Convenzione.

Qualora il prodotto di un mese risultasse inferiore alla tangente fissa spettante alla Società dell'Alta Italia, questa si rivarrà sui prodotti del mese o dei mesi successivi.

Art. 14.

La Società di Biella avrà facoltà di delegare un suo Rappresentante per quelle verificazioni che crederà del caso.

Art. 15.

Insorgendo differenze o contestazioni per la condotta dell' esercizio, o per la interpretazione della Convenzione, le parti si rimetteranno all'arbitrato di uno o tre periti nominati d'accordo, o in difetto, dal presidente del Tribunale di Commercio.

Art. 16.

La validità della presente Convenzione, si dichiara subordinata all'approvazione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'alta Italia.

Quanto alla ferrovia di Biella le persone contraenti dichiarano essere autorizzate a stipulare la presente Convenzione.

Fatta la presente e sottoscritta per doppio originale, l'uno dei quali ad uso della Società dell'Alta Italia, e l'altro ad uso della Società della ferrovia di Biella.

La registrazione della presente Convenzione avrà luogo in forza dell'articolo 31 del Capitolato annesso alla Legge 2 Settembre 1854, N.° 126, della Società di Biella, e dell'articolo 43 del Capitolato annesso alla Legge 14 Maggio 1865.

Art. 17.

La Società dell'Alta Italia accorderà dei biglietti di circolazione ai Membri del Consiglio d'amministrazione ed al direttore della strada ferrata di Biella, conformemente alla decisione presa dal Consiglio d'amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia in data 5 Settembre ultimo scorso ed accorderà inoltre un permesso di libera circolazione da Torino a Biella all'ispettore della Società.

Torino, addì trenta Ottobre mille ottocento sessantacinque.

Il Direttore dell'Esercizio,
P. AMILHAU.

Il Presidente del Consiglio d'Ammin.° della Società di Biella,
E. DELLA-MARMORA.

L'Amministratore Delegato per la Direzione,
LUIGI NASI.

N. 886, C. A.
Approvato il 21 Novembre 1865 dal Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia.

L'Amministratore di Servizio,
D'ADDA.

Per l'Amministratore Delegato,
RORÀ.

CONVENZIONE

fra la Società Italiana per le ferrovie Meridionali e la Società delle ferrovie dell'Alta Italia per l'esercizio delle linee da Pavia a Voghera, da Pavia a Brescia e da Pavia a Torreberetti.

Premesso:

1.° Che la Legge del 21 Agosto 1862, colla quale fu concesso al conte Bastogi la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate Meridionali, comprende eziandio a favore del medesimo la concessione di una linea da Voghera a Pavia e di un'altra da Pavia a Brescia, riservando per quest'ultima il diritto di prelazione spettante alla Società delle strade ferrate Lombarde in forza della Legge 8 Luglio 1860;

2.° Che la Società delle strade ferrate Lombarde, con sua Nota 11 Aprile 1864 indirizzata al Ministero dei Lavori pubblici avendo rinunciato al suo diritto di prelazione, la Società delle strade ferrate Meridionali, sostituita al conte Bastogi, rimase definitivamente concessionaria della linea intera da Voghera a Brescia per Pavia e Cremona;

3.° Che in virtù dello stesso Atto di concessione, la Società delle ferrovie Meridionali è tenuta ad assumere l'esercizio della linea da Torreberretti a Pavia, cogli stessi diritti ed obblighi derivanti all'amministrazione dello Stato dalla Legge 16 Ottobre 1859, tosto che sarà aperta all'esercizio la linea da Voghera a Pavia;

4.° Che inesivamente alle riserve di cui nell'articolo 4 della Legge 21 Luglio 1861, e dell'art. 7 del Capitolato annesso alla Convenzione approvata colla Legge 21 Agosto 1862, con Reale Decreto del 24 Aprile 1864, il Governo determinò l'andamento della linea Brescia Pavia per Cremona, e stabilì nn uso e servizio cumulativo fra le due

Società per le Meridionali e dell'Alta Italia sui tratti di cui nel successivo Decreto ministeriale del 10 Dicembre 1866;

5.° Che cotesto servizio cumulativo nella attuazione pratica si presentava e si è dovuto riconoscere impossibile senza gravissimi inconvenienti, fu quindi forza alla Società per le Meridionali, onde adempire all'obbligo di esercizio annesso alla sua Concessione, di venire ad accordi colla Società dell'Alta Italia, ed avvisare a che questa si assumesse l'obbligo dell'esercizio, mediante corrispettivo, ciò che far poteva senza incontro di gravi spese stante le agevolezze che in previsione eziandio di cotali necessità di Convenzioni, venivanle assegnate coll'articolo 44 del Capitolato annesso alla Convenzione autorizzata colla Legge 31 Agosto 1862;

6.° Che per la costruzione e l'esercizio della linea da Voghera a Brescia è assicurata dallo Stato alla Società delle strade ferrate Meridionali la guarentigia di 20 mila lire di prodotto lordo al chilometro, limitatamente però ai tratti costrutti dalla Società stessa, ad esclusione, per conseguenza, dei tratti comuni colle ferrovie dell'Alta Italia, i quali perciò, nella applicazione della pattuita guarentigia, non devono figurare nel computo del prodotto lordo della linea suindicata;

7.° Che per l'esercizio della linea di Torreberetti è devoluto alla Società che la esercita con materiale ed attrezzi suoi proprj, la metà del prodotto lordo di detta linea;

8.° Che, infine, la durata della Concessione della linea da Voghera a Pavia e Brescia è fissata in 90 anni, a partire dal 1.° Gennaio 1865, e di quella da Torreberretti al Gravellone in 99 anni, a partire dal 1.° Gennaio 1862;

Fra la Società Italiana delle ferrovie Meridionali, rappresentata per gli effetti della presente Convenzione, dal signor commendatore Bartolomeo Bona, Direttore Generale di quelle ferrovie;

E la Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, rappresentata come sopra, dal signor Commendatore Paolo Amilhau, Ingegnere dei ponti e strade di Francia, Direttore dell'Esercizio di dette ferrovie, muniti l'uno

e l'altro dei poteri necessarj dai loro rispettivi Consigli d'amministrazione, e sotto riserve dell'approvazione dei Ministeri dei Lavori pubblici e delle Finanze;

Si è in oggi convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1.

La Società Italiana per le strade ferrate Meridionali commette e concede alla Società ferroviaria dell'Alta Italia, che lo accetta ed assume, l'esercizio della linea di strada ferrata da Voghera a Pavia e Brescia per Cremona compresa nella sua Concessione del 21 Agosto 1862.

Art. 2.

Questa Concessione ed incarico è dato e fatto dalla Società per le Meridionali ed è accettato ed assunto dalla Società dell'Alta Italia per tutta la durata della Concessione fatta alla prima di esse colla sopradetta Convenzione approvata ed autorizzata colla Legge 21 Agosto 1862, salvo il caso del riscatto di cui all'art. 17 del Capitolato annesso a quella Convenzione.

Art. 3.

La Società dell'Alta Italia farà con materiale suo proprio il servizio di esercizio sulla intera linea da Voghera a Brescia, accettando il personale che vi è addetto e di cui sarà trasmesso apposito elenco, all'atto che la medesima le sarà regolarmente consegnata.

Art. 4.

Gli oggetti di mobilio esistenti nelle stazioni non comuni, saranno consegnati alla Società dell'Alta Italia da quella delle Meridionali sì e come si trovano, mediante ricevuta regolare che verrà ritirata da quest'ultima.

Art. 5.

La Società dell'Alta Italia provvederà all'esercizio della linea da Voghera a Pavia e Brescia con un numero sufficiente di convogli, osser-

vando sempre nel trasporto dei viaggiatori e delle merci la linea più breve tra il punto di spedizione e quello di destinazione.

Art. 6.

Nel regolare le tariffe di trasporto dei viaggiatori e delle merci sulla linea oggetto di questa Convenzione, saranno osservate le disposizioni dei Capitolati in vigore per le linee suddette.

Pei trasporti di persone e di oggetti per conto del Governo reggeranno le disposizioni speciali portate dall' art. 27 della Convenzione 28 Novembre 1864, approvata con Legge del 15 Maggio 1865.

Art. 7.

La Società dell'Alta Italia sarà tenuta a continuare ad esercitare la linea da Torreberetti a Pavia con materiale e personale suo proprio ed a suo rischio e spese, uniformandosi al Capitolato 15 Ottobre 1859 e di tenere rilevata ed esonerata la Società per le Meridionali da ogni relativa obbligazione e singolarmente dall'art. 32 del Capitolato annesso alla Legge 21 Agosto 1862.

Art. 8.

Conformemente al praticato in simili Convenzioni, colla presente Concessione rimane imposto alla Società dell'Alta Italia, coll'obbligo dell'esercizio della linea Voghera a Pavia e Brescia per Cremona, anche quello della perfetta ed intiera manutenzione della linea tanto per quella che riguarda il corpo stradale, fabbricati e manufatti, che pel materiale fisso, la massicciata ed il telegrafo, salva l'eccezione di cui agli articoli 11 e 12.

Art. 9.

Comunque non fosse necessario, per evitare occasione di dubbi, si dichiara che rimane intieramente a carico ed obbligo della Società per le Meridionali di liquidare i conti degli appaltatori dei lavori di costruzione e di tenere sollevata la Società dell'Alta Italia da qualunque mo-

lestia per questo riguardo. Anche le questioni che si elevassero dalle pubbliche Amministrazioni o dai privati come conseguenza delle espropriazioni o delle deviazioni di strade o corsi d'acqua continueranno a carico della Società delle Meridionali, alla quale la Società dell'Alta Italia si limiterà di puramente trasmettere senza ritardo qualunque reclamo le pervenisse in ordine agli oggetti medesimi.

Art. 10.

La strada da Pavia a Brescia essendo in esercizio fino dal 15 dello scorso dicembre sarà consegnata nello stato in cui si trova, limitandosi la Società delle Meridionali a surrogare semplicemente i pezzi del materiale d'armamento che si trovassero in cattivo stato e completare la massicciata dove si riconoscesse mancante.

Quanto alla linea da Voghera a Pavia, si farà la consegna, previa visita dello stato della medesima, onde riconoscere se il corpo stradale ed i manufatti sono in buono stato d'esercizio ed in conformità dei progetti d'esecuzione.

Nel caso in cui sulla linea Voghera-Pavia, alcune opere fossero incomplete, la Società delle ferrovie Meridionali sarà tenuta ad ultimarle nel tempo che sarà di comune accordo stabilito.

Addivenendosi un giorno alla costruzione della stazione definitiva di Pizzighettone, le due Società ne combineranno d'accordo il progetto e ne sosterranno la spesa in parti eguali.

Un disegno di tutte le opere eseguite sulla linea Voghera-Brescia sarà rimesso alla Società dell'Alta Italia nel termine di 6 mesi.

Ultimata poi la liquidazione delle espropriazioni le sarà pure rimessa la planimetria parcellare della linea in iscala di 1/2000.

Art. 11.

La Società delle ferrovie Meridionali ritiene a suo peso ed obbligo per la linea Voghera-Gravellone la manutenzione del corpo stradale e della massicciata durante sei mesi dal giorno della consegna coll'ese-

guire i lavori necessarj di terrapienatura e somministrare la ghiaja pel compimento della massicciata. Però lo allineamento e manutenzione dell'armamento, come anche lo spandimento della ghiaja saranno eseguiti a cura e spese della Società dell'Alta Italia.

Art. 12.

La manutenzione del nuovo Canale del Po, e degli argini del medesimo, resterà per cinque anni, decorribili dal giorno della consegna della strada, a carico della Società delle ferrovie Meridionali, come anche l'onere di riparare ai guasti che dalle inondazioni del Po venissero cagionati all'argine stradale ed ai manufatti.

Trascorso questo termine la Società delle Meridionali ne farà regolare consegna definitiva a quella dell'Alta Italia in istato di buona manutenzione.

Non potranno però durante questo periodo di tempo essere istituiti consorzi senza l'intervento della Società dell'Alta Italia per la guarentigia dei proprì interessi.

Art. 13.

I danni arrecati alle linee, ai loro manufatti, fabbricati ed accessorj da cause straordinarie e di forza maggiore, come terremoti, irruzioni straordinarie di fiumi e torrenti, saranno in qualunque epoca fossero per avvenire a carico della Società delle Meridionali.

In simili contingenze le due Società si metteranno d'accordo sulle opere da eseguirsi per ripristinare la linea nel suo stato normale nel minor tempo possibile.

Art. 14.

Unitamento al personale di manutenzione e sorveglianza, la Società delle ferrovie Meridionali consegnerà a quella dell'Alta Italia sì e come si trovano, gli attrezzi di manutenzione, armamento, e guardia di cui il medesimo è fornito pel regolare andamento del suo servizio.

Art. 15.

Resteranno ad intero beneficio della Società dell'Alta Italia tutti senza distinzione i prodotti della zona stradale, quali sfalcio d'erba, taglio di siepi, ecc.

Invece rimarrà a beneficio della Società delle ferrovie Meridionali l'intero pedaggio sul tavolato superiore al Ponte sul Po a Mezzanacorte da percepirsi a cura e spese della Società stessa, alla quale resterà il carico della manutenzione del tavolato stesso.

Rimarrà pure a totale beneficio delle Meridionali qualunque altro compenso che le medesime potessero ottenere dal Governo, dalle Provincie, Comuni o particolari per le maggiori spese fatte nel ponte, o nel nuovo alveo, o nelle opere di difesa.

Art. 16.

L'imposta fondiaria, calcolata come prescrive l'art. 42 del Capitolato annesso alla Legge 21 Agosto 1862, starà a carico dell'Alta Italia, come pure le altre imposte stabilite e da stabilirsi.

Le imposte invece stabilite e da stabilirsi pel titolo della ricchezza mobile saranno a carico della Società delle ferrovie Meridionali.

Però, la tassa di ricchezza mobile assegnata agli impiegati dell'esercizio sarà esatta dalla Società dell'Alta Italia per conto dell'Erario, come essa fa già per gli altri suoi impiegati.

Art. 17.

In corrispettivo della Concessione e dell'obbligo dell'esercizio dato dalla Società per le Meridionali alla Società dell'Alta Italia, la prima assegna alla seconda il quarantacinque per cento del prodotto lordo delle linee la cui rendita fu guarentita dallo Stato, computando ben inteso in questo prodotto la somma dovuta in forza della guarentigia, e ritiene il cinquantacinque per cento del prodotto lordo per sè: e per quanto riguarda i tronchi di ferrovia ai quali non si estende la garanzia a senso ed in virtù dell'art. 13 del Capitolato annesso alla Convenzione

autorizzata colla Leggo 21 Agosto 1862, la Società per le Meridionali assegna a quella dell'Alta Italia l'intero prodotto lordo senza ritenzione.

Lo riscossioni ed i pagamenti si faranno ogni sei mesi e dopo la liquidaziono fattasi dal Governo in contraddittorio delle due Società.

Facendosi dal Governo dei pagamenti in acconto, ne sarà riscossa dalla Società per le Meridionali la sua quota del cinquantacinque per cento.

Verificandosi il caso che il prodotto lordo della linea ecceda la garanzia di ventimila lire, la Società dell'Alta Italia accrediterà alla fine di ogni semestre la Società delle Meridionali del cinquantacinque per cento del prodotto lordo del semestre, dopo che dal medesimo sarà stata prelevata la parte spettante al Governo in rimborso delle garanzie pagate negli anni antecedenti, e salvo il regolamento definitivo a farsi non più tardi del 31 Marzo dell'anno successivo.

Quando per qualunquo motivo il Governo rinunciasse al diritto che gli spetta per l'art. 14 del Capitolato, questa rinuncia profitterà ad ambo le Società.

Art. 18.

I corrispettivi di cui all'articolo precedente comincieranno a decorrere dal giorno preciso in cui la Società dell'Alta Italia entrerà nell'esercizio delle lineo contemplate nella presente Convenzione.

Art. 19.

La Società dell'Alta Italia darà in anticipazione alla Società per le Meridionali la somma di sei milioni di lire italiane al saggio d'interesse dell'otto per cento all'anno.

Questa somma verrà pagata alla Società delle ferrovie Meridionali a ragione di due milioni al mese, a cominciare trenta giorni dopo che la Società dell'Alta Italia avrà assunto l'esercizio dello linee.

La Società per le Meridionali, per ripienare la Società dell'Alta Italia dell'anticipazione, assegna a questa e le conferisce il diritto di esigere l'annua quota che si riservò sul prodotto guarentito delle linee costi-

tuendola a tale scopo sua procuratrice, e ciò sino ad integrale pagamento della anticipazione suddetta e dei relativi interessi.

La quota del cinquantacinque per cento ritenuta dalla Società per le Meridionali sulla rendita lorda guarentita sarà tenuta in conto corrente da entrambe le Società, finchè non sarà estinta la anticipazione suddetta.

Alla fine d'ogni anno solare, si liquiderà il dare ed avere reciproco e si riporterà a conto nuovo la somma residua a restituirsi dalla Società per le Meridionali.

Oltre le somme suaccennate, la Società per le Meridionali potrà versare a suo credito in conto corrente altre somme mediante un preavviso di tre mesi.

Art. 20.

In pegno dell'anticipazione di cui all'articolo precedente, la Società per le Meridionali depositerà alla Banca Nazionale cinquantamila obbligazioni, e sarà autorizzata a ritirarne all'atto di ciascun pagamento quella quantità che, in ragione di centoventi lire ciascuna, corrisponda alla diminuzione che avrà subito il suo debito in conto corrente.

Art. 21.

Dal momento in cui la Società dell'Alta Italia assume l'esercizio delle linee, alla Società per le Meridionali non incomberà più alcuna spesa per le medesime, salve però sempre le disposizioni degli articoli 11, 12 e 13 della presente Convenzione.

Art. 22.

Come correspettivo del transito accordato finora dalla Società dell'Alta Italia ai convogli della Società delle Meridionali sui tratti comuni o del servizio fatto dalla medesima nelle stazioni comuni, sarà computato a suo favore il settantacinque per cento del prodotto medio chilometrico effettivo incassato dal 15 dicembre scorso fino al giorno in cui andrà in vigore la presente Convenzione sui tratti stessi.

Art. 23.

La Società delle Meridionali cede ed abbandona a quella dell'Alta Italia tutti i suoi diritti sui piazzali e fabbricati esistenti nelle sue due stazioni di Voghera e di Pavia, e lascierà sussistere in quella di Voghera un intero binario di scarto, e lo scambio di comunicazione della linea principale colla stazione suddetta.

Essa ritirerà nel più breve tempo dalle due dette stazioni, come anche dalle altre sue provvisorie di Brescia, Codogno, Casalpusterlengo e Cremona, per le quali essa conserva pure la proprietà dei piazzali e fabbricati, tutto il materiale e meccanismi fissi esistenti in opere e nei magazzeni.

Ritirerà eziandio nel più breve tempo tutto il materiale mobile e gli attrezzi di officina, e quanto agli oggetti di consumo e provviste di magazzino, ne farà cessione alla Società dell'Alta Italia a prezzo d'estimo.

Art. 24.

Se per le opere di manutenzione, a tenore degli articoli precedenti lasciate a carico della Società delle Meridionali, come anche per l'ultimazione del passaggio superiore del ponte sul Po e rampe d'accesso, occorresse di organizzare convogli speciali di materiali, la Società dell'Alta Italia s'incarica di eseguirli, mediante il corrispettivo di un centesimo per tonnellata di peso lordo di treno e per chilometro, qualunque ne sia la provenienza e colle norme seguite pei trasporti in servizio interno.

La combinazione degli orarj sarà fatta dalla Società dell'Alta Italia d'accordo con quella delle Meridionali ed in modo da soddisfare alle esigenze dell'esercizio nonchè all'urgenza delle riparazioni che si dovranno eseguire.

Art. 25.

La Società dell'Alta Italia darà un biglietto di circolazione sulle sue linee all'Ingegnere incaricato della manutenzione del ponte sul Po e della

costruzione e manutenzione del suo tavolato superiore, e dei biglietti speciali agli agenti addetti alla manutenzione stessa, dietro richiesta dell'Ingegnere predetto.

La corrispondenza e pieghi scambiati fra l'Ingegnere di manutenzione al Po e la Direzione Generale in Firenze saranno trasportati in servizio.

Le stesse facilitazioni saranno accordate alle corrispondenze ed al personale dell'Ufficio delle costruzioni e di liquidazione dei conti relativi.

Art. 26.

Qualora il Governo intendesse usare della facoltà che gli compete a tenore dell'art. 17 del Capitolato annesso alla Legge 21 Agosto 1862, di riscattare le strade ferrate Meridionali e per conseguenza anche quelle contemplate nella presente Convenzione, la Società dell'Alta Italia dovrà consegnarle in buono stato di manutenzione, eseguendo a proprie spese le riparazioni che il Governo credesse a tale affetto necessarie, sia al corpo stradale e stazioni, che al materiale fisso, meccanismi e telegrafo.

Cessando gli obblighi dell'esercizio, cesseranno in pari tempo a favore della Società dell'Alta Italia i compensi pattuiti in corrispettivo, senza diritto ad indennità per l'annullamento degli effetti della presente Convenzione.

E perciò l'annualità che in tal caso il Governo pagherebbe in correspettivo del riscatto sarebbe percepita per intero dalla Società delle Meridionali.

Art. 27.

Allo spirare della concessione, la Società dell'Alta Italia dovrà consegnare in buono stato le linee ed uniformarsi alle altre prescrizioni del Capitolato annesso alla Legge del 21 Agosto 1862, e rimborsare alla Società delle Meridionali le somme percepite dal Governo in pagamento di mobilio ed attrezzi forniti originalmente in natura od in danaro dalla Società stessa.

Art. 28.

Il servizio delle linee comprese in questa Convenzione sarà fatto dalla Società dell'Alta Italia come per le linee sue proprie, anche per quanto riguarda la circolazione del materiale, epperò non sarà necessaria alcuna convenzione speciale di servizio cumulativo fra di esse e le altre linee esercitate dalla Società stessa.

Per contro, nelle convenzioni che la Società dell'Alta Italia stipulerà colle altre Società allo scopo di regolare fra le reti rispettive un servizio cumulativo, le linee da Torreberetti e Voghera a Pavia e Brescia saranno considerate come se appartenessero in proprio alla Società che le esercita.

Art. 29.

Le spese di sorveglianza governativa spetteranno alla Società dell'Alta Italia, la quale dovrà inoltre uniformarsi alle prescrizioni generali del Capitolato di concessione non contemplate nella presente Convenzione.

Art. 30.

Insorgendo qualche difficoltà nella esecuzione della presente Convenzione, le contestazioni saranno deferite a due arbitri scelti uno per parte, con facoltà ai medesimi di scegliere il terzo, ed alle parti d'appellare del giudizio arbitrale ai tribunali ordinarj.

Art. 31.

La presente Convenzione sarà a suo tempo sottoposta alla sanzione delle Assemblee generali delle due Società.

Firenze, li 2 Novembre 1867.

Bona. — P. Amilhau.

I signori, Commendatore Bartolomeo Bona, Direttore della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, e Commendatore Paolo Amilhau, Direttora dell'Esercizio dalla Ferrovie dell'Alta Italia, hanno ciascuno di essi firmato alla mia presenza di loro pugno e carattere il presente Atto di convenziona questo dì due Novembre mille ottocento sessantasette.

Ferdinando del fu Paolo Golini,
Notajo regio, di residenza a Firenze.

Registrato a Firenze li venti Novembre 1867.
Registro 9, foglio 108, N.° 8439.
Ricevuto Lire una, centesimi dieci.
Il Ricevitore, Maffei.

CONVENZIONE

fra il Ministro dei Lavori pubblici del Regno d'Italia e la Società delle ferrovie dell'Alta Italia per l'esercizio dei tronchi della strada ferrata Ligure da Genova a Savona e da Genova a Chiavari.

Fra il Ministro dei Lavori pubblici del Regno d'Italia contraente in nome dello Stato ed il Commendatore Paolo Amilhau, Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia munito dei poteri necessarj dal Consiglio d'amministrazione e stipulante a nome della Società ferroviaria dell'Alta Italia, fu convenuto quanto infra:

Art. 1.

La Società dell'Alta Italia assume l'obbligo di esercitare a nome del Governo i tronchi di Ferrovia Ligure,

da Genova a Savona
da Genova a Chiavari

alle condizioni seguenti:

Art. 2.

La Società dell'Alta Italia provvederà tutto il materiale mobile di qualunque genere per quanto può essere richiesto dai bisogni del servizio, il quale dovrà essere fatto con tutta la regolarità e nel miglior modo con cui dalla Società medesima si esercitano le linee della sua rete.

Il numero dei treni non sarà per la linea da Genova a Savona minore di quello attualmente stabilito, nè minore di quello che pel tronco Genova-Voltri fu mantenuto negli scorsi anni dal 1865 in poi.

Sul tronco Genova-Chiavari si avranno tre treni in ciascuna direzione senza incrociamento per la strada.

Occorrendo alla Società di aggiungere altri treni, ove trovi che il movimento lo richieda, avrà sempre facoltà di sospenderli dopo un preavviso di quindici giorni.

Art. 3.

Il personale addetto alla linea Genova-Savona sarà accettato dalla Società dell'Alta Italia, alla quale verrà rimesso apposito elenco del medesimo all'atto della consegna senza verun impegno di conservarlo in servizio. Quello però che apparteneva alla Società dell'Alta Italia per l'esercizio della ferrovia Genova-Voltri, prima che fosse ceduto alla Società delle Romane, rientrerà cogli stessi diritti che aveva prima di tale passaggio.

Art. 4.

La linea Genova-Voltri sarà consegnata alla Società nello stato medesimo in cui si trovava allorquando essa ne fece consegna alla Società delle Romane senz'altro obbligo, mentre il Governo dovrà provvedere a proprie spese all'ultimazione dei tronchi Genova-Chiavari, Voltri-Savona, e a munire ambedue i tronchi di quanto è necessario, per un servizio sicuro ed economico, escluso il materiale mobile che rimane a carico della Società.

Art. 5.

Un riconoscimento dei due tronchi locati alla Società sarà eseguito in contraddittorio delle parti per Voltri-Savona nel mese della presa di possesso, e per Genova-Chiavari dopo tre mesi di esercizio.

La visita praticata dai rappresentanti del Governo e da quelli della Società per tale ricognizione avrà per iscopo di accertare se tutti i lavori approvati dal Governo oppure necessarj ad un buon servizio tanto per i viaggiatori quanto per le merci, sieno stati pienamente eseguiti, per poi determinare quali saranno le opere e le provviste che resteranno a compiere a carico del Governo, e quali i termini di tempo entro cui dovranno essere eseguite ed ultimate. Nei lavori suddetti si intendono comprese le stazioni col mobilio relativo, coi binarj di ri-

cambio, scambi di via, piattaforme, grue, pesi a bilico, ed in generale tutto il materiale fisso necessario. S' intende pure compreso nei medesimi, il telegrafo, i passaggi a livello e le chiusure per quanto sono indispensabili.

In caso di divergenza tra i suddetti rappresentanti del Governo e della Società, la vertenza sarà risolta da un arbitro scelto dai due rappresentanti suddetti.

Art. 6.

In tutti i lavori di compimento, che spetterà al Governo di eseguire tanto prima che dopo l'atto di consegna, si osserveranno i regolamenti in vigore presso la Società dell'Alta Italia per i lavori da eseguirsi sulle linee in corso d'esercizio.

Art. 7.

Il Governo inoltre provvederà, oltre a tutti gli attrezzi ed utensili occorrenti per la manutenzione delle linee, un fondo di tutti i materiali di rifornimento cioè guide, traverse, chiodi, piastrelle, *éclisses*, buloni e pezzi di scambio costituenti il materiale fisso di armamento nella proporzione del due per cento della quantità totale risultante dai progetti approvati per la linea e per le stazioni.

Art. 8.

I trasporti a mezzo della ferrovia dei materiali ed oggetti a provvedersi dal Governo saranno eseguiti colla riduzione di prezzo portata dall'articolo 49 del Capitolato annesso alla Legge 14 Maggio 1865.

Art. 9.

Sulla linea Genova-Chiavari il servizio della piccola velocità sarà per i primi sei mesi limitato alle stazioni estreme di Brignole e di Chiavari.

Sulla linea Voltri-Savona detto servizio sarà attivato per le stazioni di Savona e di Varazze dal giorno della consegna; per le altre a mi-

sura del compimento dei lavori di ogni genere occorrenti per tale servizio, e non più tardi in ogni caso del primo gennajo 1869.

Art. 10.

Tostochè sia prolungata la linea e preparata l'area per la stazione definitiva di Savona, e spinto il binario di servizio sino al Porto, la Società lo riceverà in consegna e si varrà liberamente del binario medesimo per ogni bisogna dei trasporti. Nella stazione di Savona si faranno per conto del Governo le rimesse necessarie per quel numero di locomotive che il bisogno del servizio richiede.

Art. 11.

Le riparazioni ai guasti di qualsiasi sorta derivati al corpo stradale, ai manufatti, binarj e fabbricati, per causa di forza maggiore, quali fossero uragani, mareggiate, inondazioni, incendi, terremoti, rimarranno a carico totale del Governo.

Fra i casi di forza maggiore sono compresi essenzialmente i danni prodotti dalle tempeste ai muri di sostegno, ai ponti viadotti ed al corpo stradale, i movimenti nelle gallerie che necessiteranno le aggiunte, la ripresa ed il consolidamento di rivestimenti, lo sgombro delle frane cadute dalle scarpe o dalle falde del monte quando eccedano il volume di cinquanta metri cubi, il ripristinamento della via e di ogni altro guasto avvenuto.

Art. 12.

Per tutti i lavori di complemento e di ampliamento, per tutti quelli di ristauro, per tutte le somministrazioni di oggetti di mobilio, di attrezzi, utensili, materiale telegrafico ecc., messi a carico del Governo cogli articoli precedenti, il medesimo potrà incaricare la Società di assumere l'eseguimento in appalto, sempre quando la medesima vi sia disposta, accettando i prezzi che verranno offerti od altrimenti di accordo stabiliti.

Art. 13.

Rimane inteso che il Governo conserva a proprio carico la liquidazione ed il pagamento di tutti i lavori di tutti gli acquisti di terreno ed indennizzi di ogni specie risultanti dalla costruzione della ferrovia.

Tutti i reclami dei privati, dei Corpi morali e delle amministrazioni relative a tali costruzioni che venissero diretti alla Società dell'Alta Italia, saranno puramente e semplicemente trasmessi al Governo per quella evasione che crederà del caso.

Spetta al Governo la liquidazione di tutte le attività e passività relative all'esercizio del tronco Genova-Savona fino al giorno della consegna alla Società dell'Alta Italia, e la risoluzione di tutte le pendenze ora in corso riferentisi a questo esercizio, ed anche di quelle che in futuro potessero sorgere per fatto o convenzioni verificatesi nel medesimo periodo di tempo.

Art. 14.

Il Governo prende quindi l'obbligo di guarentire la Società contro qualunque molestia per parte dei terzi e della Società delle ferrovie Romane in conseguenza della costruzione e dell'esercizio delle linee in discorso.

Art. 15.

La Società eserciterà le linee Genova-Savona, Genova-Chiavari, come se fossero sue proprie, e si atterrà alle norme ed alle tariffe che sono in vigore sulla rete delle ferrovie che alla medesima appartengono.

Art. 16.

Le imposte di qualunque genere che gravitano sulla proprietà e sul prodotto delle ferrovie di cui si tratta, saranno a carico del Governo, il quale dovrà pure sottostare a tutte le passività dipendenti dalla proprietà medesima.

Art. 17.

Il Governo guarentisce alla Società la introduzione in franchigia di diritti di dieci locomotive coi relativi pezzi di ricambio.

Art. 18.

In compenso dell'esercizio dei due tronchi suddetti, la Società preleverà sull'importo totale dei prodotti dei trasporti di persone, animali e merci di ogni genere a grande e piccola velocità, nonchè sui prodotti indiretti del corpo stradale e dei fabbricati la somma di dieci mila lire all'anno per ciascheduno chilometro computato in esercizio.

L'eccedenza del prodotto lordo sulla somma suddetta sarà divisa come segue:

75 per cento al Governo,

25 per cento alla Società,

come compenso del materiale mobile e spese generali ed anche come premio di esercizio.

Art. 19.

La durata del presente contratto è limitata a tre anni, a contare dal giorno in cui la Società imprenderà l'esercizio della linea Genova-Savona.

Art. 20.

In qualunque tempo, però a datare dal primo gennajo 1869, il Governo si riserva il diritto di rescindere il presente Contratto mediante il preavviso di sei mesi.

E reciprocamente la Società si riserva il diritto di abbandonare l'esercizio a tutta epoca, a datare dal primo gennaio 1869, mediante un preavviso di sei mesi.

Art. 21.

Verificandosi il caso che il Contratto venga a cessare sia al termine prestabilito, sia in forza della disdetta data da una delle parti, si procederà come segue:

All'atto della consegna sarà compilato in contraddittorio un inventario di tutti i mobili, attrezzi ed utensili di stazione e di manutenzione, di tutti gli apparati telegrafici e di segnalamento esistenti presso le stazioni ed altri luoghi di deposito, e ceduti dal Governo.

Sovra tale inventario saranno inscritti a misura della loro consegna tutti gli oggetti messi a posto ed in servizio dopo la consegna in forza degli impegni assunti dal Governo.

La Società dovrà restituire od i medesimi oggetti in buono stato, od altrettanti nuovi.

Le scorte di materiale fisso saranno riprese dal Governo gratuitamente per la medesima quantità di quelle rimesse alla Società all'atto della consegna ed a prezzo di fattura per l'eccedente.

Gli approvvigionamenti di oggetti di consumo per l'esercizio, carta, cartoncino, biglietti, oggetti di cancelleria, stampati, olio, grasso, petrolio, carbone, ecc. saranno pagati secondo il giusto prezzo in commercio.

Art. 22.

Le linee saranno rimesse in buono stato di manutenzione.

Art. 23.

Il personale che si troverà in servizio al giorno della retrocessione delle linee passerà sotto la dipendenza del Governo alle stesse condizioni di cui all'art. 3.°, salvo sempre il diritto di rientrare al servizio dell'Alta Italia, per quelli impiegati che furono dal Governo ceduti alla Società medesima colla Convenzione approvata per Legge del 14 Maggio 1865. Un elenco del detto personale sarà rimesso dalla Società.

Art. 24.

Nel caso che il Governo si valga della facoltà al medesimo riservata col precedente art. 20 per chiedere la rescissione del Contratto, dovrà il medesimo rilevare tutto il materiale mobile esistente sul tratto da Genova a Chiavari quando la Società lo richieda, assieme a tutti gli oggetti di consumo in provvista per una quantità non maggiore di ciò che può essere regolarmente consumato in due mesi di esercizio.

Dovrà pure il Governo corrispondere un proporzionato compenso per le spese di primo stabilimento e per le perdite inerenti allo stabili-

mento del servizio, il tutto in quella misura e in quella somma che sarà d'accordo, od in caso di dissenso stabilita da arbitri da nominarsi a termini di legge.

Art. 25.

In caso che il Contratto sia rescisso per volere della Società non avrà la medesima diritto a compenso per la sospensione del Contratto, e dovrà ricevere unicamente il valore degli oggetti di consumo nei limiti segnati nell'articolo precedente per quanto sarà d'accordo od in difetto da arbitri stabiliti.

Art. 26.

La Società dell'Alta Italia non potrà essere molestata per pagamento degl'interessi dei titoli dell'antica Società di Voltri, restando un tale pagamento a carico del Governo o di chi per esso.

Fatta, letta e sottoscritta in duplice originale a Firenze oggi quattordici Ottobre mille ottocento sessantotto.

Il Direttore dell'Esercizio,
P. AMILHAU.

Il Ministro dei Lavori pubblici,
G. CANTELLI.

Il Direttore Capo di Divisione,
MATTEO COBOEVICH.

Visto e presentato dal Direttore Generale,
C. DU-HOUX.

Approvato il 20 Ottobre 1868 dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

L'Amministratore di Servizio,
G. BEVILACQUA.

L'Amministratore Delegato,
GUGLIANETTI.

CONVENZIONE

fra la Società dell'Alta Italia e la Società delle Romane con intervento del Governo italiano per l'esercizio della linea Firenze-Pistoia-Spezia, compresa la diramazione Avenza-Carrara, e dei tronchi della ferrovia ligure aperti o da aprire all'esercizio.

Vista la Convenzione stipulata sotto la data 30 Settembre 1868, tra i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze del Regno d'Italia e la Società delle strade ferrate Romane per la cessione al Governo da parte di essa Società della linea da Firenze a Massa per Pistoia e Lucca, per la retrocessione di quella del litorale ligure da Massa alla frontiera Francese verso Nizza;

Vista la Convenzione in data 4 Gennaio 1869, sottoscritta tra i predetti Ministri del Regno d'Italia e la Società ferroviaria dell'Alta Italia, colla quale il Governo ha determinato le condizioni alle quali la Società, medesima, appena ottenuta l'approvazione legislativa della citata Convenzione 30 Settembre 1868, dovrà assumere in via di appalto l'esercizio di dette linee;

Volendo le parti mandare intanto ad effetto quanto venne stabilito nell'articolo 10 dell'anzidetta prima Convenzione, si è tra la Società delle ferrovie Romane rappresentata dal Commendatore Giacomo *De-Martino,* Direttore Generale appositamente autorizzato con deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 11 corrente, e la Società ferroviaria dell'Alta Italia rappresentata dal signor Commendatore Paolo *Amilhau,* Direttore dell'Esercizio delle strade di detta Società autorizzato pure con deliberazione del suo Consiglio d'amministrazione in data del 2 Marzo 1869, convenuto, stipulato e promesso quanto segue con intervento ed annuenza del R. Governo in persona dei signori Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze.

Art. 1.

La Società delle Romane cede alla Società ferroviaria dell' Alta Italia l' esercizio della linea Firenze-Pistoia-Spezia compresa la diramazione Avenza-Carrara, e dei tronchi della ferrovia Ligure aperti o da aprire all' esercizio, colle loro dipendenze, e ciò alle condizioni seguenti:

Art. 2.

In conto e pagamento dei proventi netti di tale esercizio che apparterranno alla Società cedente, come infra, la Società dell'Alta Italia si obbliga:

a) Di anticipare a quella delle Romane, appena avrà adempito alle condizioni stabilite all' articolo 3 della Convenzione 30 Settembre 1868 sovra accennata, in oro od in biglietti al corso del cambio del giorno precedente, e mediante l' interesse dell' otto per cento, la somma di lire *undici milioni*, la quale dovrà essere integralmente impiegata con intervento ed approvazione del Governo nel pagamento dei debiti scaduti ed urgenti della Società delle Romane.

A questo fine la Società dell'Alta Italia verserà prima della fine del corrente mese la somma anzidetta nella cassa del di lei banchiere signor cav. Orazio Landau in Firenze per essere man mano pagata ai relativi creditori, dietro regolare mandato rilasciato a ciascuno di essi dalla Società delle Romane, e vidimato da un ufficiale governativo appositamente delegato, a cui la stessa Società ha già rimesso la nota dettagliata dei debiti anzidetti che si dichiarò approvata dal Governo, e che perciò dovrà servire di base agli anzidetti mandati.

b) Di provvedere il materiale mobile necessario per l'esercizio ceduto, come sopra, alla stessa Società dell'Alta Italia.

c) Di eseguire quei lavori che saranno necessarj per la regolarità e sicurezza del servizio.

Si dichiara espressamente che le provviste ed i lavori di cui ai paragrafi precedenti *b*) e *c*) saranno previamente approvati dal Governo

in conformità di quanto è stabilito nella Convenzione 4 Gennaio 1869, tra il Governo medesimo e la Società dell'Alta Italia.

Art. 3.

L'esercizio anzidetto sarà fatto dalla Società dell'Alta Italia alle medesime condizioni e norme e coi medesimi vantaggi rispettivi che vennero stabiliti tra il Governo e la Società dell'Alta Italia per le anzidette linee nella summentovata Convenzione tra il Governo e l'Alta Italia in data 4 Gennaio 1869 ed annesso Capitolato, dei quali la Società delle Romane si dichiara pienamente informata avendone avuto copia. Conseguentemente i conti annuali dell'esercizio saranno dati dalla Società dell'Alta Italia direttamente al Governo nei modi e tempi stabiliti da detta Convenzione.

Fatti dal prodotto lordo i debiti prelievi ai termini di detta Convenzione per le spese di mantenimento e di esercizio, saranno imputati nel prodotto netto restante gli interessi all'otto per cento delle somme, come sopra, anticipate o spese per materiale o per lavori giusta le lettere *a*) *b*) e *c*) del precedente articolo, e poscia verranno imputate nel residuo prodotto netto le somme capitali anzidette fino alla totale loro estinzione.

Gli interessi saranno calcolati in oro od in biglietti al cambio per quelle anticipazioni che in tali specie saranno state fatte dalla Società dell'Alta Italia, e saranno pure calcolate in tali specie le stesse anticipazioni capitali.

Nel caso in cui il prodotto netto summentovato non fosse bastante per la estinzione annuale degli interessi delle somme anticipate, il Governo supplirà alle deficienze colle sovvenzioni chilometriche, dovute alla Società delle Romane in eccedenza a quelle già vincolate altrimenti dalle convenzioni precedenti.

Art. 4.

La cessione dell'esercizio di cui all'art. 1 durerà per tutto il tempo necessario per la compiuta imputazione ed estinzione, come sopra, delle

somme che saranno anticipate, e conseguentemente la Società dell'Alta Italia avrà diritto di ritenere il possesso e di fare l'esercizio delle linee suddette finchè non sia interamente soddisfatta in capitale ed interessi.

Art. 5.

La cessione anzidetta avrà effetto legale immediato, in virtù e dalla data del presente Contratto, ma la Società dell' Alta Italia entrerà di propria autorità e senza bisogno di alcuna formalità nel possesso materiale e nell'esercizio effettivo delle linee cedute nel giorno 1° di Aprile prossimo venturo.

E nel primo semestre sarà in diritto di servirsi in tutto o in parte del materiale mobile della Società delle Romane formante attualmente la dote delle dette strade, escluse le locomotive, e ciò tutto mediante quel compenso che sarà concertato tra le due Società, o che in caso di disaccordo sarà stabilito inappellabilmente per mezzo di tre arbitri da nominarsi come verrà stabilito nell' articolo 8.

Art. 6.

Qualora non venisse approvata per legge, e perciò non potesse avere la sua esecuzione la Convenzione 30 Settembre 1868 stipulata fra i Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze e la Società delle strade ferrate Romane, sarà in diritto codesta Società dopo un anno dalla data della presente Convenzione, e previo il diffidamento di tre mesi, di chiedere a quella dell' Alta Italia ed ottenere la retrocessione delle linee, di cui le ha ceduto come sopra l'esercizio, a condizione di rimborsarle, un mese prima della ripresa di possesso, le somme di cui la stessa Società dell' Alta Italia rimarrà in disimborso, in capitali ed accessorj, e salvo il diritto alla Società dell' Alta Italia di riprendere senza compenso il proprio materiale mobile.

La Società dell' Alta Italia avrà inoltre per la retrocessione suddetta

il diritto ad un' indennità corrispondente al decimo del prodotto lordo di un anno di esercizio determinato sul reddito accertato nel tempo in cui la Società dell' Alta Italia sarà stata nel possesso materiale della strada.

Anche questo decimo dovrà essere pagato un mese prima della ripresa dell' esercizio da parte della Società delle strade ferrate Romane.

Art. 7.

Se la Società delle Romane, scaduto il termine di tre anni dalla data della presente Convenzione, non avrà fatto uso del diritto di chiedere la retrocessione ai termini dell' articolo precedente, s' intenderà il presente Contratto duraturo anche obbligatoriamente per essa per tutto il tempo previsto nell' articolo 4, ossia sino alla totale estinzione delle somme come sopra anticipate, e dei loro accessorj.

Art. 8.

Rimane convenuto che al termine del presente Contratto, ovvero cessando l' Alta Italia l' esercizio delle linee in forza del diritto riservato alla Società delle Romane conformemente all' art. 6, viene fin d' ora attribuito e guarentito alla Società predetta dell'Alta Italia, il diritto di percorrere coi suoi treni la linea tra *Pistoia* e *Firenze,* non che quello di fare il servizio separato nella stazione di *Firenze,* il tutto a proprie spese mediante quel correspettivo alla Società delle Romane che sarà convenuto tra le due Società, od in difetto determinato inappellabilmente da tre arbitri da eleggersi uno per parte ed il terzo dal signor Ministro dei Lavori pubblici, ove le due Società non si accordino sulla scelta dell' arbitro medesimo.

Art. 9.

Sarà tra le due Società concordato il luogo ed il modo per fare separatamente nella stazione di *Firenze*, a datare dal giorno della con-

segna, quella parte di servizio che riguarda la composizione ed il movimento dei treni, la spedizione delle merci a grande e piccola velocità, la distribuzione dei biglietti e la riscossione dei diritti per i trasporti sia in partenza che in arrivo.

In quanto alle due stazioni di *Pisa,* i rispettivi diritti delle due Società restano determinati dall' articolo 12 della citata Convenzione 30 Settembre 1868.

In caso di discrepanza il Ministro dei Lavori pubblici deciderà inappellabilmente, riservata la determinazione dei compensi dovuti al giudizio degli arbitri nel modo come sopra stabilito.

Art. 10.

Il debito della Società dell'Alta Italia per il prodotto netto dell'esercizio delle linee cedute, spettante alla Società delle Romane ai termini della presente Convenzione, si dichiara fin d'ora estinto fino a concorrenza degli interessi convenuti e del capitale delle somme che saranno come sopra anticipate dalla stessa Società dell'Alta Italia, conformemente alle imputazioni sopra stabilite, nè quest'ultima Società, o chi per essa, potrà mai per qualsivoglia ragione od eventualità venire obbligata a rappresentare o pagare a chicchessia il prodotto netto in tal modo imputato od estinto.

Art. 11.

Ferme tutte le disposizioni degli articoli precedenti si dichiara e si pattuisce nel solo interesse ed a maggior cautela della Società ferroviaria dell'Alta Italia, che la medesima avrà inoltre le seguenti guarentigie:

1.° Resterà surrogata in tutte le ragioni ed in tutti i diritti di qualunque sorta spettanti ai creditori che verranno pagati a termini dell'art. 2, lettera *a)* della presente Convenzione, e tale subingresso dovrà essere espressamente dichiarato nei relativi mandati di paga-

mento e si intenderà acconsentito anche dai detti creditori per il solo fatto della quitanza da essi apposta ai mandati medesimi.

2.° Se contro ogni probabilità venisse col tempo, per qualsivoglia motivo ed eventualità, anche impreviste, impugnata con effetto la presente Convenzione, nè la Società delle Romane, nè altri chiunque, potrà mai riprendere il possesso e l'esercizio delle linee di cui nell'art. 1.° senza il preventivo reale e compiuto rimborso all'Alta Italia delle somme da essa anticipate e dei suoi accessorj, da eseguirsi tale rimborso collo stesso denaro che dovessero legalmente restituire i creditori, che avrebbero incassato rispettivamente le somme anticipate dall'Alta Italia o in altro modo che di ragione.

3.° La Società dell'Alta Italia avrà inoltre ipoteca per maggior sicurezza di ogni suo rimborso sulle linee di strada ferrata con tutte le loro dipendenze, di cui le fu ceduto l'esercizio a termini dell'articolo primo, la quale ipoteca le viene accordata e concessa colla presente convenzione, cioè sulla strada ferrata da *Firenze* a *Massa* per Pistoia-Lucca-Pisa, e sui tronchi già costruiti o da costruirsi della linea Ligure da Massa al confine Francese per Sarzana, Spezia, Chiavari, Genova, Voltri, Savona ed oltre, con tutte le loro stazioni, materiale fisso ed altre dipendenze di dette strade.

Art. 12.

Venendo approvata per legge la Convenzione 30 Settembre 1868 o resa definitiva ed efficace la detta Convenzione, s'intenderà di pieno diritto risoluto il Contratto presente con effetto retroattivo al giorno in cui la Società dell'Alta Italia avrà assunto l'esercizio delle anzidette linee in forza della presente Convenzione, o l'anticipazione di cui alla lettera *a*) dell'art. 2.° di questo Contratto, si avrà come pagata dalla Società dell'Alta Italia per conto del Governo e rappresenterà parte della somma dovuta dal Governo alla Società delle strade ferrate Romane a termini della stessa Convenzione 30 Settembre 1868, tenuto il debito conto tra il Governo e la Società delle Romane del pagamento

fatto in oro o in biglietti al corso del cambio del giorno precedente, invece di biglietti di banca al loro valore nominale.

Continuerà però anche in tal caso ad osservarsi il disposto degli articoli 8 e 9 della presente Convenzione, epperciò le disposizioni contenute in detti articoli, avranno in ogni caso il loro pieno effetto tra le due Società per tutto il tempo della durata della concessione appartenente alla Società delle ferrovie Romane a termini della Convenzione 22 Giugno 1864 approvata colla Legge 14 Maggio 1865.

Articoli addizionali.

Art. 1.

Durante l'esercizio fatto dalla Società delle Romane da questo giorno fino alla presa di possesso dell'Alta Italia, la Società esercente dovrà mantenere l' intero corpo stradale, l'armamento, i fabbricati ed accessorj tutti in modo da conservarne ogni parte nello stato in cui attualmente si trova.

Art. 2.

In quanto alle provviste ed oggetti di ricambio e di consumo esistenti sulle linee cedute, si osserveranno esattamente tra le due Società, le medesime disposizioni stabilite coll'art. 8 della Convenzione 30 Settembre 1868, fra il Governo e la Società delle Romane.

Art. 3.

Le spese di bollo e di registro della presente Convenzione si dichiarano a carico della Società delle strade ferrate Romane.

Sarà però anche applicabile al presente Contratto il disposto dell'articolo 100 del Capitolato d'oneri annesso alla Convenzione 22 Giugno 1864 approvato colla Legge 14 Maggio 1865, trattandosi di contratto fatto in grazia dell'articolo 10 dell'altra Convenzione 30 Settembre 1868 stipulata tra il Governo e la Società delle Romane.

Intervengono nel presente Contratto i signori Ministri dei Lavori pubblici e delle Finanze e per prestarvi il loro assenso a nome del Regio Governo, con dichiarazione essersi il Contratto medesimo concordato e conchiuso di loro accordo e previa deliberazione del Consiglio dei Ministri nel senso e per gli effetti dell'art. 10 della mentovata Convenzione 30 Settembre 1868.

Fatta, letta e sottoscritta in triplice originale a Firenze oggi 12 Marzo 1869 (milleottocentosessantanove).

P. Amilhau.
G. De-Martino.

Visto:
L. Pasini
Ministro dei Lavori Pubblici.

Visto:
L. G. Cambray Digny.
Ministro delle Finanze.

Registrato a Firenze il 10 Aprile 1869.
Registro 20, Foglio 72 N. 3521.
Ricevuto L. undici e cent. dieci.

Il Ricevitore,
Maffei.

BASI

proposte dal sottoscritto per la Convenzione da stipularsi fra la Società delle ferrovie Romane e quella dell'Alta Italia.

Il sottoscritto, incaricato dalle Amministrazioni delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia di appianare le difficoltà che possono insorgere fra di esse circa l'esercizio della linea da Firenze a Pistoia, Pisa e Spezia, ceduta all'Alta Italia a datare dal 1.° Aprile di quest'anno; avendo sopratutto a determinare in quali condizioni dovrà effettuarsi il servizio dei treni di viaggiatori e merci nelle stazioni di Firenze e di Pisa; dopo aver presa conoscenza delle Convenzioni stipulate fra le due Società e delle proposte fatte dal Direttore delle ferrovie dell'Alta Italia, è di parere di stabilire tali condizioni nel modo seguente:

Valore locatizio della stazione di Firenze ceduta all'Alta Italia.

1.° Dovrà prepararsi al più presto una pianta completa della stazione di Firenze, che comprenda i binarj e locali necessarj agli esercizj, il più possibile distinti e separati, delle due Società.

Questa pianta avrà tre grandi divisioni, i cui limiti saranno marcati con tinte di differenti colori, e rappresenteranno:

a) Una parte comune in testa della stazione, che sarà percorsa alternativamente dalle locomotive e dai treni delle due Società.

L'atrio coperto pei viaggiatori, e il *buffet* sono compresi nella parte del servizio comune. Tuttavia il prodotto del *buffet* e le spese di manutenzione ed illuminazione del medesimo restano a profitto ed a carico della Società delle Romane.

b) Una parte situata alla sinistra dell'atrio dei viaggiatori, che sarà intieramente riservata al servizio ed al movimento dei treni dell'Alta Italia.

c) Una parte a destra dello stesso atrio e dell'asse della stazione, che servirà esclusivamente all'esercizio delle ferrovie Romane.

Tutto ciò che si trova alla sinistra dell'asse della stazione all'infuori dei limiti dell'Alta Italia e della parte comune, è pure di dominio esclusivo della Società delle Romane.

I limiti di queste tre grandi divisioni ben definiti sopra la pianta, saranno marcati sul terreno con bandiere, pali o termini chiaramente visibili.

2.° La pianta sarà compilata in doppio esemplare, e ciascuna delle due Società ne conserverà uno approvato e firmato dalla Direzione dell'altra.

3.° I terreni, i terrapieni, i fabbricati ceduti ad uso esclusivo delle ferrovie dell'Alta Italia, quelli destinati al servizio comune delle due Società, i muri di cinta o steccati, i binarj, gli scambj, gli incrociamenti, le piattaforme lasciate dalla Società delle Romane, le saranno pagate da quella dell'Alta Italia nella totalità per ciò che concerne il suo uso esclusivo, e per metà per ciò che concerne il servizio comune, e ciò come è indicato nel quadro *A*, qui unito.

4.° Questo quadro *A* presentato dall'Ingegnere in capo dell'Alta Italia valuta solamente a 800,000 lire il valore locatizio della parte ceduta dalla Società delle ferrovie Romane; l'arbitro sottoscritto, tenendo conto delle osservazioni degli agenti della Società delle Romane sui prezzi relativi al valore dei terreni e delle costruzioni, della cubatura dei terrapieni, delle fondamenta dei fabbricati e dei muri di cinta, stima che il prezzo totale del valore locatizio di tutto quanto è ceduto dalla Società delle Romane deve essere portato alla somma di un milione di lire, di cui la Società dell'Alta Italia dovrà pagare l'interesse in ragione dell'8 per cento, cioè un canone annuo di lire 80,000. La Società dell'Alta Italia avrà il diritto di far eseguire nella parte che le

è esclusivamente riservata, compresovi il fabbricato pei viaggiatori, e col mezzo di agenti indipendenti dall'autorità di quelli della Società delle ferrovie Romane, ogni operazione e manovra, ed ogni trasporto e riparazione che essa giudicherà convenienti.

Movimento e servizio comune della stazione di Firenze.

5.° Il capo e sottocapo della stazione di Firenze sono nominati e pagati dall'Amministrazione delle ferrovie Romane.

La Società dell'Alta Italia contribuirà per un quarto nell'importo dei loro stipendj.

6.° L'autorità dei capi-stazione si estenderà non solo sulle parti esclusivamente riservate al servizio della Società delle Romane, ma altresì su tutti i binarj comuni percorsi dalle locomotive e dai treni delle due Società.

7.° Provvisoriamente, e fino a che il servizio delle merci a piccola velocità dell'Alta Italia possa eseguirsi alla stazione di Firenze nella località indicata sulla pianta, la parte comune e per conseguenza l'autorità dei capi e sottocapi-stazione si estenderà fino a 200 metri al di là degli scambj di comunicazione della linea di Pistoia con quella di Livorno, speciale al movimento delle locomotive e dei treni merci a destinazione della stazione di Porta al Prato.

Questa comunicazione dovrà essere soppressa dopo che gli adattamenti progettati dall'Alta Italia pel servizio della piccola velocità saranno interamente compiuti e messi in servizio.

8.° Tutti i macchinisti, tutti i conduttori di treni e guardafreni facenti parte del personale dell'Alta Italia saranno obbligati di obbedire agli ordini del capo-stazione di Firenze, per tutto quanto concerne il movimento dei treni, sulla parte destinata al servizio comune.

9.° I guarda-eccentriche incaricati della sorveglianza e della manovra delle eccentriche sulla parte comune, appartengono al personale della Società delle Romane, ma la Società dell'Alta Italia dovrà contribuire per metà nell'importo dei loro stipendj.

10.° Un apparecchio Saxby, munito di tre semafori doppi simili a quelli in uso in Inghilterra, dovrà essere costruito all'entrata della stazione, e il più che sia possibile vicino alle eccentriche che aprono le linee di Livorno, Pistoia e Arezzo.

Un capo guarda-eccentriche collocato nell'osservatorio stabilito ad un'altezza di circa metri 4,60 al di sopra delle rotaje, e trasversalmente all'asso della linea, farà manovrare col mezzo di leve vicine le une alle altre, e alla portata della sua mano, gli scambi di entrata e di sortita della stazione e i segnali dei semafori che vi corrispondono. Questo capo guarda-eccentriche avrà presso di sè un assistente per ajutarlo nella sorveglianza continua del movimento delle macchine e dei trenl sui binarj della stazione e delle linee principali. Questi agenti saranno posti sotto l'autorità immediata del capo-stazione delle Romane, ma saranno pagati dalle due Società in parti eguali (1).

11.° Un regolamento pei segnali dei semafori sarà fatto di comune accordo fra le due Società, le quali dovranno consultare all'uopo i regolamenti in uso in Inghilterra per le manovre dell'apparecchio Saxby.

12.° Un filo telegrafico munito di sonerie ad ogni estremità, metterà in comunicazione l'osservatorio del capo guarda eccentriche cogli uffici telegrafici delle due Amministrazioni, affinchè il capo-posto possa col mezzo di tali indicazioni e di conformità ai regolamenti ed alle istruzioni del capo stazione, aprire il passaggio successivamente ai treni ed alle locomotive che si presentano.

13.° Fino a nuovo ordine, come fu già stabilito da una antecedente decisione arbitramentale, i treni dell'Alta Italia procedenti da Pistoja entreranno nella stazione di Firenze sull'attuale binario di arrivo delle ferrovie Romane.

Per la tassa di percorrenza sui binarj, il ritiro dei biglietti, lo scarico dei bagagli e la loro consegna ai viaggiatori contro ritiro dello scontrino, lo scarico e lo svincolo delle merci a grande velocità colle

(1) Questo articolo venne abrogato dall'Istruzione, Documento 8, pagina 551 della presente raccolta.

scritturazioni in uso secondo i regolamenti dell'Alta Italia, la Società delle Romane percepirà da quella dell'Alta Italia un compenso stabilito in

5 centesimi per ogni viaggiatore;

15 » per ogni capo di bagaglio registrato.

14.° I bagagli in transito da una linea all' altra saranno trasportati dagli agenti della Società delle Romane, passando pel corridoio riservato a quest'uso sopra il marciapiede di partenza dell'Alta Italia.

Le spese di facchinaggio per tali bagagli saranno pagate sulla base suindicata per tutta la durata del servizio provvisorio.

Allorchè le due Società faranno il loro servizio completo separatamente, ciascuna di esse dovrà far trasportare dai propri agenti fino davanti al carro a bagagli dell'altra, i bagagli e colli di merci a grande velocità in transito da una rete all'altra.

La Società dell'Alta Italia pagherà per la sua stazione telegrafica particolare, la metà della retribuzione annuale che la Società delle Romane si è impegnata di corrispondere al Governo.

La spesa dell'illuminazione delle parti comuni, corte di entrata e vestibolo sarà sostenuta da entrambe le Società.

Ciascuna Società pagherà la sua illuminazione particolare secondo la parte proporzionale di gaz indicata da contatori separati.

15.° I movimenti e la sortita dei treni dell'Alta Italia sulla parte di stazione riservata alle ferrovie Romane avranno luogo, secondo gli ordini del capo-stazione, colle locomotive dell'Alta Italia, a meno che questa Società non preferisca impiegare per tali manovre una locomotiva di riserva appartenente alle Romane.

In questo caso le spese di tale locomotiva, specialmente impiegata alla composizione e scomposizione dei treni, alla loro condotta da un binario sull'altro, saranno ripartite fra le due Società nella giusta proporzione del numero dei treni, che ciascuna di esse avrà fatti entrare sulla destra della stazione di Firenze.

16.° Fino a che la Società delle Romane non possa servirsi della

piattaforma della rimessa delle locomotive, la parte comune della stazione di Firenze si stenderà, come pel servizio provvisorio delle merci dell'Alta Italia, a 200 metri al di là degli scambj di comunicazione della linea di Pistoia con quella di Livorno.

La Società delle Romane potrà dunque inviare le sue locomotive al deposito od alle officine, come pure i suoi treni merci, facendo loro percorrere i due lati del triangolo di congiunzione, uno dei quali fa parte della linea principale da Firenze a Pistoja appartenente all'Alta Italia, senza che questa Società abbia diritto ad un' indennità pel percorso sui suoi binarj.

17.° I vagoni merci che arrivano da Pistoja a destinazione di Firenze, per tutto il tempo in cui la Società dell'Alta Italia non sarà in grado di farli scaricare nella sua nuova stazione, saranno rimessi alla Società delle Romane, che li condurrà colle sue macchine alla stazione di Porta al Prato, e farà pagare per tale trasporto l' ammontare delle tariffe stabilite per 2 chilometri di percorso nelle condizioni del servizio cumulativo, più 50 centesimi per tonnellata per carico e scarico, allorchè queste operazioni non siano effettuate dai privati.

Per le merci destinate a passare da una rete all'altra, che si trovassero in condizione di dover esser trasbordate alla stazione di Porta al Prato, le spese relative saranno divise fra le due Società sulla base di 50 centesimi per tonnellata.

Per la stazione di Porta al Prato resta inteso che le Romane faranno le scritturazioni secondo le norme che vennero loro date dalla Società dell'Alta Italia, come in tutte le stazioni comuni.

I versamenti delle somme dovute all' Alta Italia saranno effettuati tutti i giorni alla cassa del bigliettario di questa Società alla stazione di Santa Maria Novella; ogni registrazione sarà pagata alla Società delle Romane in ragione di 10 centesimi. La Società dell'Alta Italia avrà il diritto di tenere alla stazione di Porta al Prato un proprio delegato per la constatazione delle merci in servizio cumulativo.

La Società delle Romane avrà un termine di 48 ore, non contando

le domeniche e i giorni festivi, nei quali il lavoro è generalmente sospeso, dall'arrivo in stazione dei vagoni, per trasportarli, scaricarli a Porta al Prato e ricondurli alla stazione principale sui binarj dell'Alta Italia.

Trascorso questo termine di 48 ore, la Società delle Romane pagherà a quella dell'Alta Italia il prezzo convenuto o la multa incorsa per ritardo, secondo la convenzione stipulata o da stipularsi fra le due Società per lo scambio del materiale da merci.

Il delegato dell'Alta Italia a Porta al Prato potrà ciò non ostante ritenere un certo numero di vagoni appartenenti alla sua Amministrazione per le spedizioni da eseguirsi sulla propria rete.

La quantità di vagoni lasciati a sua disposizione sarà proporzionata ai bisogni del servizio ed alla capacità dei binarj di deposito.

Un termine suppletorio di 24 ore sarà in tal caso accordato per l'esenzione delle competenze di nolo.

18.° La Società delle Romane non avendo a Porta al Prato le installazioni adatte per lo scarico dei vagoni completi contenenti certe merci pesanti e ingombranti, come per esempio, i lunghi pezzi di legname, i vagoni carichi di tali merci saranno condotti secondo le norme del servizio cumulativo alla stazione di Porta alla Croce.

Sarà accordato a tali vagoni il medesimo termine di 48 ore, come per quelli scaricati a Porta al Prato.

19.° La visita in contraddittorio delle carrozze e dei vagoni transitanti senza trasbordo da una linea sull'altra, avrà luogo al loro arrivo nella stazione centrale di Firenze.

20.° Il regolamento proposto dalla Direzione dell'Alta Italia pei segnali e le manovre degli scambi all'entrata e alla sortita della stazione, dovrà essere applicato, appena sia possibile, immediatamente dopo la collocazione degli apparecchi suddescritti.

Le disposizioni regolamentari, concernenti la parte comune del fabbricato pei viaggiatori, saranno stabilite di comune accordo fra le due Società.

21.° Quantunque il capo, e il sottocapo della stazione di Firenze, come pure i guarda-eccentriche, e i sorveglianti della parte di stazione

comune ai due servizj, appartengano al personale della Società delle Romane, essi dovranno tuttavia conformarsi sempre alle istruzioni *scritte* che saranno loro date dal Direttore dell'Alta Italia. Questa Società sarà responsabile d'ogni accidente occasionato dal movimento del suo materiale sulla parte comune.

22.° Ogni impiegato della Società delle Romane che trasmetta un ordine del capo-stazione ad un macchinista dell'Alta Italia in funzione sulla parte comune, diventa per tal fatto un agente dell'Alta Italia.

Se egli commette un errore, se comanda una manovra dalla quale derivi un accidente o un'avaria al materiale, i danni resteranno a debito dell'Alta Italia.

Il Direttore di questa Società potrà dunque esigere il licenziamento, il cambio, o una punizione secondo il suo giudizio, per l'impiegato colpevole.

23.° La Società delle ferrovie Romane avrà lo stesso diritto di fare allontanare o punire ogni impiegato dell'Alta Italia che sulla parte comune o nella stazione delle ferrovie Romane avesse ad agire contrariamente o non obbedisse tosto agli ordini del capo-stazione.

Disposizioni relative alla stazione di Pisa.

24.° La stazione centrale di Pisa situata sulla linea da Firenze a Livorno, riva sinistra dell'Arno, diventerà stazione comune per le due Società delle Romane e dell'Alta Italia.

25.° Il servizio vi sarà fatto a cura e sotto la direzione della Società delle ferrovie Romane.

26.° Il capo-stazione di Pisa, quantunque nominato e pagato dalle Romane, dovrà conformarsi alle istruzioni che gli saranno date dal Direttore dell'Alta Italia.

Questa Società diventerà responsabile d'ogni accidente risultante da una manovra dei suoi treni nella stazione di Pisa.

Nella stessa guisa che a Firenze, la Società dell'Alta Italia potrà esigere a Pisa una punizione, o il cambio di un impiegato della Società delle Romane che per ignoranza o negligenza avesse cagionato

un accidente, o che non si fosse conformato alle istruzioni della Direzione dell'Alta Italia, semprecchè tali istruzioni non sieno contrarie a quelle che gli fossero state date anteriormente dalla propria Amministrazione.

27.° Il capo-staziono di Pisa avrà egualmente il diritto di far punire o espellere per qualche tempo o definitivamente dalla sua stazione ogni macchinista, fuochista o conduttore dell'Alta Italia colpevole di atti d'insubordinazione a suo riguardo.

28.° Le spese della stazione centrale di Pisa da mettere in conto della Società dell'Alta Italia saranno divise in due parti:

La prima comprenderà una parte dell'interesse del capitale speso per la costruzione della stazione e delle sue dipendenze; la seconda comprenderà un corrispettivo proporzionale alle spese del personale, del riscaldamento e illuminazione degli uffici, sale di aspetto e marciapiedi, della manutenzione dei fabbricati, delle mobilie e dei binarj.

L'interesse al 5 per 0/0 delle somme spese per la costruzione dei fabbricati ad uso del servizio comune, e le spese d'esercizio della stazione centrale, saranno divise fra le Società dell'Alta Italia e delle Romane proporzionalmente al numero dei veicoli impiegati al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, facenti parte dei treni di ciascuna Amministrazione, che entreranno annualmente nella stazione centrale di Pisa.

29.° Le spese speciali al deposito delle locomotive nella stazione centrale di Pisa, saranno ripartite in proporzione del numero delle locomotive appartenenti a ciascuna Società e che vi passeranno la notte.

30.° La Società dell'Alta Italia potrà tenere a sue spese nella stazione di Pisa un delegato incaricato di far valere i suoi interessi, e di rappresentarla in tutti gli affari concernenti il proprio traffico.

L'ufficio di quest'agente sarà posto nel locale del fabbricato della stazione chiamato Sala Reale, che non ha mai servito.

31.° Le merci provenienti dalla linea Firenze-Livorno a destinazione di Pisa, per tutto il tempo che la Società delle Romane non avrà fatto costruire una stazione speciale per le sue proprie merci a fianco di

quella dei viaggiatori, saranno trasportate colle locomotive dell'Alta Italia dalla stazione centrale fino a quella di Porta Nuova per esservi scaricate e consegnate ai destinatarj. Queste merci saranno contabilizzate a carico dell'Alta Italia, come se le medesime le fossero state rimesse in servizio cumulativo.

Le condizioni di percorrenza e di locazione dei vagoni saranno le stesse di quelle stabilite più sopra per le merci dell'Alta Italia nella stazione di Porta al Prato a Firenze.

32.° Il trasbordo delle merci in transito dalla linea di Pistoia alla Spezia a destinazione di Livorno o viceversa, sarà fatto nella stazione di Pisa dai vagoni di una Società in quelli dell' altra, dal personale ed a spese del servizio comune, ogni qualvolta tale operazione non concerna dei vagoni a carico completo soggetti alle norme del servizio cumulativo.

Quest' operazione avrà luogo a spese di quella Società che volendo conservare il suo materiale, avrà preferito di trasbordare i suoi vagoni a carico completo piuttosto che di lasciarli circolare sui binarj dell' altra Società.

Il trasbordo si farà sempre a spese comuni, quando i vagoni arriveranno a Pisa con un carico destinato a parecchie linee.

33.° Tutte le tasse riservate all'Alta Italia riguardo alle merci in transito ricevute e trasbordate, a destinazione di una rete sull'altra nella stazione di Porta al Prato di Firenze, come è indicato più sopra all'art. 17, saranno applicate a Pisa in favore della Società delle ferrovie Romane per le merci in transito trasbordate nella stazione di Porta Nuova.

Firenze, il 1.° Aprile 1869.

C. Bergeron.

I sottoscritti accettano le suesposte basi proposte dal signor Carlo Bergeron.

Firenze, il 5 Aprile 1869.

Il Direttore Generale delle Ferrovie Romane,
G. De-Martino.

Il Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia,
P. Amilhau.

A

VALORE LOCATIZIO della porzione della stazione di Santa Maria Novella ceduta dalla Società delle ferrovie Romane a quella dell'Alta Italia.

	M. q.	Lire	Lire	
(I) 1.° Aree della stazione lasciata ad uso esclusivo delle ferrovie Romane	51,400	»	»	
2.° Area ceduta per l'uso esclusivo delle ferrovie dell'Alta Italia	41,500	9.00	373,500.00	
3.° Area destinata all'uso comune delle due Società. .	2,650	4.50	11,925.00	
				385,425.00
Area totale della stazione M. q.	95,550			

Il terreno solo è stimato a 6 lire il metro quadrato, e il terrapieno a 3 lire il metro quadrato di superficie della stazione per un altezza media di 2 metri di rialzo valutati a lira 1,50 il metro cubo.

		M. q.	Lire	Lire	
(II) Area dei fabbricati ceduti ad uso esclusivo delle ferrovie dell'Alta Italia					
1.° Distribuzione dei biglietti		55	80.00	4,400.00	
2.° Sale d'aspetto e ufficio al piano terreno		305	80 00	24,400.00	
3.° Ufficio al primo piano		—	60.00	—	
4.° Tettoja lungo il binario di partenza		561	50.00	28,050.00	
5.° Rimessa delle carrozze.		690	40.00	27,600.00	
6.° Due grandi rimesse di carrozze, dalle quali va dedotta la superficie della rimessa che dovrà costruirsi dall'Alta Italia pel Servizio delle Romane e quella del locale pei conduttori	3348 1315	2,033	40.00	81,320.00	
7.° Parte della rimessa in forma di ferro da cavallo per quattro locomotive . . . . Risulta dal prezzo (7.°) un valore locativo di 720 lire per macchina, mentre che a Pistoja le ferrovie Romane non pagavano che 400 lire compreso l'uso della piattaforma e del serbatojo dell'acqua, essendo però pagata a parte la manovra della pompa.		600	60.00	36,000.00	
8.° Parte del magazzeno vicino alla rimessa		387	60.00	23,200.00	
9.° Parte del magazzeno demolita per dar passaggio a un binario.		30	60.00	1,800.00	
TOTALE					226,790.00
				Da riportarsi	612,215.00

Voce		M. q.	Lire	Lire	
				Riporto .	012,215.00
(III) Superficie dei fabbricati ad uso comune delle due Società					
1.° Ufficio del Commissario Regio		40	40.00	1,600.00	
2.° Corte d'entrata parte coperta		250	25.00	6,250.00	
Corte d'entrata parte scoperta		000	7.50	4,500 00	
3.° Grande vestibolo.		770	40 00	30,800.00	
4.° Ufficio della questura		30	40.00	1,200.00	
5.° Caffè, cessi e passaggio.		286	40.00	11,440.00	
Totale					55,790.00
		M. q.	Lire	Lire	
(IV) 1.° Cancello		90	120.00	10,800.00	
2.° Cancello (parte comune)		25	00.00	1,500.00	
3.° Muri di cinta e sostegno		540	40.00	21,600.00	
Totale					33,900.00
	M. l.				
(V) 1.° Lunghezza del binario non restituito alle ferrovie Romane	1920				
Lunghezza del binario ricostrutto per la nuova rimessa	220				
Differenza		1,700	22.00	37,400.00	
	Num.				
2.° Grandi piattaforme	4				
Piccole »	0	10	3500.00	35,000.00	
	Num.	Lire			
3.° Apparecchi per cambiamenti di via . . .	5				
Da dedursi quello somministrato dall'Alta Italia.	1	4	1500.00	6,000.00	78,400.00
(VI) Accessorj non compresi nella stima precedente					19,695.00
				Totale	800,000.00

Il presente Quadro **A**, compilato dall'Ingegnere in capo della Società dell'Alta Italia, sarà allegato rapporto dell'Arbitro sottoscritto, in data d'oggi.

Firenze, il 1.° Aprile 1869.

Firmato: C. BERGERON.

Per Copia conforme,
C. BERGERON.

I sottoscritti dichiarano di accettare il Quadro di cui sopra.

Firenze, li 5 Aprile 1869.

Il Direttore Generale delle Ferrovie Romane,
G. DE-MARTINO.

Il Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia,
P. AMILHAU.

DECISIONI DELL'ARBITRO

sulle proposizioni fatte dalla Società dell'Alta Italia per l'esercizio della linea da Firenze a Pistoia, Pisa e Spezia.

Proposizioni dell' Alta Italia.

1.° Le spedizioni dei viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità, da

Firenze, Rifredi, Castello, Sesto } a Pisa

potranno essere effettuate per la via di Pistoia, ma tassate sul percorso realmente eseguito.

Decisioni dell' Arbitro

1.° L'arbitro sottoscritto aderisce a questa proposizione, purchè le tariffe chilometriche siano esattamente le stesse sulle due linee concorrenti, tanto in provenienza che a destinazione di Pisa e di Firenze, e sotto riserva della Nota *a*) al susseguente art. 4.° per quanto riguarda le merci a piccola velocità.

C. Bergeron.

Proposizioni dell' Alta Italia.

2.° Le spedizioni dei viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità, da

Firenze, Rifredi, Castello, Sesto } a Torre del Lago ed altre Stazioni del littorale verso la Spezia

Decisioni dell' Arbitro

2.° La Società dell'Alta Italia ricevendo in una delle sue stazioni dei viaggiatori o delle merci destinate ad un' altra stazione della propria rete, ha pienamente diritto di far loro seguire un percorso più lungo senza aggravarli di una maggiore

potranno essere effettuate per la via di Pistoia, ma tassate agli stessi prezzi che per la via di Empoli.

spesa, come se percorressero la via più corta appartenente ad un'altra Società.

La Società delle ferrovie Romane ha sostenuto con ragione questo principio nelle sue discussioni coll'Amministrazione delle ferrovie Meridionali. Essa non può dunque disapprovare che la Società dell'Alta Italia lo invochi a suo profitto.

C. Bergeron.

3.° La Società s'interdisce di rilasciare dei biglietti di viaggiatori e di fare delle spedizioni di merci di qualunque sorta da Firenze a Livorno per la via di Pistoia.

3.° Il sottoscritto aderisce a questa proposizione per le stesse considerazioni suesposte.

C. Bergeron.

4.° Ugualmente le ferrovie Romane s'interdiscono di far passare per la linea Firenze-Empoli-Pisa i viaggiatori o le merci destinate alla linea della Spezia, sia che provengano da Firenze stessa, sia che arrivino a Firenze dalla linea Aretina.

Questi viaggiatori e merci dovranno

4.° La Società delle ferrovie Romane s'interdirà soltanto di rilasciare dei biglietti diretti da Firenze per tutte le stazioni situate al di là di Pisa verso la Spezia. Il suo bigliettario a Firenze dovrà rinviare a quello dell'Alta Italia tutti i viaggiatori che venissero a domandare

essere rimessi all'Alta Italia alla stazione di Santa Maria Novella.

Le spedizioni da Firenze ed oltre consegnate alla Società delle Romane e destinate a Pisa, seguiranno la via di Empoli.

dei biglietti per Torre del Lago, Viareggio ecc., fino alla Spezia; lo stesso dovrà farsi per le merci. Ma nell'applicazione del servizio cumulativo quando un viaggiatore in partenza da una Stazione qualunque situata fra Firenze e Roma ed oltre, munito di un biglietto diretto per la Spezia, incontrasse a Firenze un treno in corrispondenza con Livorno, per la via di Empoli, la Società delle ferrovie Romane ha il diritto di conservarlo sulle proprie linee il più che potrà, e di non rimetterlo che a Pisa alla Società dell' Alta Italia.

Ugualmente la Società dell'Alta Italia ha il diritto di rimettere solo a Firenze, a quella delle Romane, un viaggiatore provvisto di un biglietto diretto, o nna merce qualsiasi, in partenza dalla Spezia e destinati ad una stazione delle ferrovie Romane al di là di Firenze.

Resta però sempre inteso che nel prezzo complessivo del biglietto diretto o del trasporto della merce, l' intera tassa fra Pisa e Firenze dovrà essere la stessa per le due linee.

Il sottoscritto è di parere che nel regolamento dei conti del servizio cumulativo le due Società abbiano a ripartirsi in parti eguali il prodotto

totale dei trasporti fra Pisa e Firenze pei viaggiatori muniti di biglietti diretti o per qualsiasi merce spedita fra le due stazioni situate al di là di quelle due località, senza aver riguardo alla direzione seguita, sulla riva destra o sulla sinistra dell'Arno.

A) Le spedizioni consegnate a Firenze alla Società dell'Alta Italia per Pisa, saranno innoltrate per la via di Pistoia e tassate a una tariffa chilometrica che non potrà in nessun caso essere inferiore a quella applicata sulla linea di Empoli.

Le spedizioni da una stazione della linea di Firenze-Empoli-Pisa, non comprese le stazioni di Santa Maria Novella e Porta al Prato, ad una stazione della linea della Spezia, si effettueranno in servizio cumulativo per la via di Pisa fino a destinazione, e viceversa.

A proposito della nota *a*) il sottoscritto è d'avviso che in generale l'Alta Italia debba rifiutare le spedizioni di merce a piccola velocità da Firenze a Pisa per la via di Pistoia, per la stessa ragione che le Romane rifiuteranno di far passare da Empoli i viaggiatori e le merci da Firenze a Torre del Lago ecc., sino alla Spezia. Non sarebbe che in seguito ad un rifiuto motivato da parte delle ferrovie Romane, sia per mancanza di materiale, sia in conseguenza d'interruzione della linea, sia per insufficenza di mezzi di carico o di trazione, che l'Alta Italia potrebbe effettuare tali trasporti per suo conto; in questo caso il prezzo da essa percepito dovrà essere identico a quello che sarebbe stato pagato alle Romane.

Gli altri paragrafi del N. 4 sono accettati dal sottoscritto.

C. BERGERON.

5.° Il servizio di transito che si fa attualmente a Pistoia sarà trasferito:

a Firenze, pel movimento fra l'Alta Italia (comprese le linee cedute), e le linee Firenze-Foligno, Empoli-Orvieto;

a Pisa pel movimento fra l'Alta Italia (comprese le linee cedute), e linea Pisa-Livorno-Grosseto verso Civitavecchia.

I compensi e il modo di calcolarli saranno i medesimi a Pisa che a Pistoia; a Firenze essi saranno stabiliti sopra delle basi da convenirsi in seguito.

5.° Il sottoscritto aderisce alla proposta N. 5.°

C. Bergeron.

6.° Non potendosi ancora attivare il servizio completo del traffico nella parte della stazione di Santa Maria Novella destinata all'Alta Italia resta convenuto che fino a che l'installazione della parte in questione non sia completa, la Società dell'Alta Italia farà a Santa Maria Novella il solo servizio di spedizione dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità [1]

Il servizio delle merci a piccola

(1) Il servizio in arrivo, dei viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità, sarà fatto dalle ferrovie Romane.

6.° Il sottoscritto è di parere di accettare la proposizione N. 6.

C. Bergeron.

velocità si effettuerà a Porta al Prato per cura delle ferrovie Romane, le quali riceveranno a Santa Maria Novella sopra un binario determinato le merci provenienti, sia dalle linee cedute, cha dall'Alta Italia, e le trasporteranno a Porta al Prato, dove continuerà ad aver luogo il servizio pel pubblico.

Le spedizioni in partenza da Firenze si faranno nelle stesse condizioni.

In conseguenza la stazione di Porta al Prato sarà considerata al punto di vista contabile come se fosse in servizio cumulativo.

In compenso di questo servizio la Società dell'Alta Italia pagherà alle ferrovie Romane;

1.° Per ogni viaggiatore arrivato, cinque centesimi.

2.° Per ogni capo di bagaglio, o collo di merce a grande velocità arrivato, quindici centesimi.

3.° Per ogni tonnellata di merce a piccola velocità, ricevuta o consegnata a Porta al Prato, una tassa di due chilometri secondo la natura della merce, più cinquanta centesimi per tonnellata per carico o scarico, quando l'una o l'altra di queste operazioni non sarà fatta dal mittente o dal destinatario.

Le ferrovie Romane continueranno provvisoriamente a fare il servizio di presa e consegna a domicilio sia per la grande che per la piccola velocità; e ne conserveranno le tasse relative.

7.° Il servizio cumulativo attuale coll'Alta Italia delle stazioni di Lucca, Massa, Montecatini, Pescia, Pietrasanta, Pisa, Pistoia, Prato, Querceta, Sesto, Spezia, e Viareggio cesserà a datare dal 1.° aprile.

All'incontro sarà stabilito un servizio cumulativo fra le stazioni delle linee cedute e le stazioni delle ferrovie Romane indicate nel prospetto qui unito.

Firenze, li 26 Marzo 1869.

Il Direttore dell'Esercizio
delle Ferrovie dell'Alta Italia,
P. Amilhau.

7.° Il sottoscritto è d'avviso di accettare la proposta N. 7.

C. Bergeron.

I sottoscritti dichiarano di accettare le decisioni proposte dal signor C. Bergeron.

Firenze, li 5 Aprile 1869.

Il Direttore Generale delle Ferrovie Romane,
G. De-Martino.

Il Direttore dell'Esercizio
delle Ferrovie dell'Alta Italia,
P. Amilhau.

Dalle seguenti Stazioni alle controindicate	Firenze Porta al Prato	Pontassieve	Montevarchi	Perugia	Arezzo	Foligno	Empoli	Siena	Asciano	Orvieto	Cascina	Navacchio	Livorno	Saline	Follonica	Grosseto	Nunziatella
Firenze Santa Maria Novella	1																
Sesto								1 F	1 F	1 F	1 F	1 F					
Prato				1 F	1 F			1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	1 P			1 P	1 P
Pistoja		1 F	1 F	1 F	1 F	1 P	1 P	1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	1 P	1 P	1 P	1 P	1 P
Montecatini					1 F			1 F	1 F		1 F	1 F	1 P			1 P	1 P
Borgo a Buggiano								1 F	1 F				1 P	1 P	1 P	1 P	1 P
Pescia								1 F	1 F				1 P	1 P	1 P	1 P	1 P
Lucca				1 P	1 P	1 P	1 P	1 F	1 F	1 F	1 P	1 P	1 P	1 P	1 P	1 P	1 P
S. Giuliano											1 P	1 P	1 P	1 P	1 P	1 P	1 P
Torre del Lago													P. 1	1	1	1	1
Viareggio								1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	P. 1	1	1	1	1
Pietrasanta													P. 1	1	1	1	1
Querceta													P. 1	1	1	1	1
Massa								1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	P. 1	1	1	1	1
Avenza													P. 1	1	1	1	1
Carrara								1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	P. 1	1	1	1	1
Sarzana													P. 1	1	1	1	1
Arcola													P. 1	1	1	1	1
Spezia								1 F	1 F	1 F	1 F	1 F	P. 1	1	1	1	1

Accettato dal sottoscritto,
C. BERGERON.

I sottoscritti dichiarano di accettare il Prospetto di cui sopra.
Firenze, li 5 Aprile 1869.

Il Direttore Generale delle Ferrovie Romane,
G. DE-MARTINO.

Il Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia,
P. AMILHAU.

ISTRUZIONE

per l'ingresso e l'uscita dei Treni alla stazione di Firenze

L'ingresso e l'uscita dei treni alla stazione di Firenze Santa Maria Novella si eseguiranno sotto la sorveglianza di un capo-posto a mezzo di una squadra di guarda-eccentriche.

Le eccentriche saranno numerizzate e protette da dischi girevoli: uno sull'Aretina, uno verso Pistoia, uno al binario che immetterà nella semi rotonda, uno verso la stazione lato delle Romane, uno verso la stazione lato dell'Alta Italia. Un altro disco avrà la leva all'ingresso del binario che immetterà nella semi-rotonda col disco verso Porta Prato.

La congiunzione esterna tra le linee di Livorno e quella di Pistoia resta assolutamente chiusa.

Un ufficio telegrafico sarà stabilito all'ingresso della stazione di Firenze presso il posto dei guarda-eccentriche. Quest'ufficio telegrafico riceverà dalla stazione l'ora del passaggio alle ultime stazioni delle linee Aretina, di Pistoia e Livornese, dei treni in arrivo, e gli avvisi di partenza dei treni della stazione di Santa Maria Novella, e trasmetterà alla rispettiva stazione l'avviso dell'ingresso dei treni.

Il capo-posto dipenderà dal capo-stazione delle ferrovie Romane.

A ciascun cambiamento d'orario il capo-posto riceverà un quadro nel quale saranno determinati l'ordine successivo e l'ora precisa del passaggio di tutti i treni, tanto in arrivo che in partenza coll' indicazione delle eccentriche che essi devono impegnare e percorrere.

Prima del passaggio di un treno, tutti i dischi dovranno essere chiusi, salvo quello corrispondente alla linea che il medesimo deve percorrere.

Ordine di Passaggio.

Nessun treno potrà partire quando vi sia sulla linea che deve percorrere un treno in arrivo non ancora giunto in stazione.

Quando un treno in arrivo è in ritardo, il capo-posto chiusi i dischi, come è detto sopra, dà la partenza o l'arrivo regolare ai treni che hanno la via libera. Se il treno in ritardo giunge al disco al momento della partenza normale di un treno, il capo-posto non lo trattiene al disco, ma deve aprirgli l'ingresso subito che la via è sgombra dal treno in partenza, con precedenza sopra un altro treno che fosse per partire.

Quando un treno in arrivo si presenta in ritardo al disco al momento dell'arrivo di un treno in orario, il capo-posto dà libera partenza a quest'ultimo, ritenendo l'altro al disco finchè la via non sia libera.

Quando due treni in arrivo si presentano contemporaneamente al disco, si dà l'ingresso di preferenza al treno diretto. — Se i due treni in ritardo sono diretti od omnibus, la precedenza appartiene a quello che deve effettuare il suo ingresso normale prima dell'altro.

Quando i treni in partenza sono in ritardo, essi saranno trattenuti al disco finchè i treni in arrivo coll'orario normale siano entrati.

Quando tutti i treni in arrivo ed in partenza sono in ritardo, il capo-posto dà loro l'ingresso, secondo che si presentano ai dischi, riservata la precedenza per i treni diretti in caso che si trovino al disco contemporaneamente ad un omnibus.

Termine di tempo fra due passaggi successivi.

1.° La partenza non può essere data dalla stazione ad un treno per Livorno, Arezzo o Pistoia, che allorquando i treni in arrivo dalle medesime linee sieno fermi in stazione.

2.° I treni della linea d' Arezzo e di Livorno possono avere l'ingresso o la partenza liberi dietro un treno in arrivo dalla linea di Pistoia subito che l'ultimo veicolo ha oltrepassato il limite posto all' ingresso dei binarj dell'Alta Italia e viceversa.

3.° I treni della linea di Pistoia possono avere l'ingresso o la partenza liberi dietro un treno in arrivo dalla linea di Livorno, o di Arezzo nelle medesime condizioni.

Per la partenza dei treni di una Società, quando questa partenza deve succedere immediatamente dopo la partenza di un treno dell'altra, si aspetterà che tutti i veicoli di quest'ultimo abbiano completamente oltrepassato il bivio che immette sulla linea che deve percorrere per aprire il disco al treno in partenza.

Manovre.

Durante le manovre da una stazione all'altra si chiuderanno tutti i dischi, e le manovre dovranno essere ultimate, e la locomotiva ritirata sul binario di ricovero che le verrà destinato, dieci minuti prima dell'ora normale di arrivo o di partenza dei treni.

Un capo-manovratore della Società a cui apparterrà la locomotiva di manovra, dirigerà i movimenti sotto la sorveglianza del capo della stazione nella quale si eseguiranno le manovre.

Queste manovre non potranno eseguirsi contemporaneamente dalle due stazioni. Il capo-stazione delle Romane stabilirà l'ordine delle manovre di modo che i vagoni destinati ad essere scambiati siano resi sui binarj dell'altra Società tosto che il passaggio sia libero.

Tutti i treni dovranno attraversare l'ingresso della stazione con velocità tale da potersi fermare dopo percorsi pochi metri.

Disposizioni transitorie.

Nulla sarà innovato alle norme in vigore, salvo che i treni in partenza per le linee dell'Alta Italia percorreranno i binarj speciali che verranno indicati al capo-posto.

Così stabilito dall'arbitro sottoscritto.

Losanna, il 10 Giugno 1869.

C. Bergeron.

CONVENZIONE

fra la Società delle ferrovie dell' Alta Italia, rappresentata dal signor commendatore Paolo Amilhau, *Direttore dell'Esercizio, e la Società per le ferrovie del Monferrato, rappresentata dal cav.* U. Geisser, *a ciò autorizzato dal Consiglio di Amministrazione come da deliberazione delli* 8 *Giugno* 1869.

Premesso in fatto essere insorte e durare da lungo tempo tra la Società delle ferrovie dell'Alta Italia e la Società per le ferrovie del Monferrato contestazioni intorno all'esercizio, dipendenti principalmente tali contestazioni dal conflitto d'interessi che si produce fra le due Società in quanto essendo riservata alla Società delle ferrovie del Monferrato la metà del prodotto lordo, le condizioni dell' esercizio devono secondo la Società delle ferrovie dell'Alta Italia commisurarsi all'altra metà del prodotto lordo che le resta in corrispettivo dell'esercizio di cui ne ha obbligo a termini della Legge 14 Maggio 1865, le quali questioni non potranno a meno di rinnovarsi e di far luogo a complicazioni maggiori in ordine alla novella linea Castagnole-Mortara, che pure deve essere assunta dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia, a termini della Legge 14 Maggio 1865, *allegato* C.

È intendimento delle due Società di risolvere ogni questione al riguardo, come pure di togliere ogni possibile futuro dissenso. A tale scopo si sono accordate sopra i seguenti capi di Convenzione anche in via di transazione.

Art. 1.

I prodotti delle due linee Cavallermaggiore-Alessandria, Castagnole-

Mortara per la parte spettante alla Società per le ferrovie del Monferrato, e per tutta la durata delle tre concessioni risultante delle Leggi 11 Luglio 1852, 10 Luglio 1862 e 14 Maggio 1865, è fissato invariabilmente:

Per la linea Cavallermaggiore-Alessandria,

a) Nella somma necessaria pel pagamento di annue L. 10 ogni azione del tratto di linea Cavallermaggiore-Bra che sono in numero di trentamila, nonchè al loro ammortamento in ragione di L. 500 ogni azione, secondo la tabella infra inserta. A misura dell'ammortamento cesserà il pagamento delle L. 10.

b) Al pagamento degli interessi delle 24/m obbligazioni emesse sull'intera linea Cavallermaggiore-Alessandria in ragione di L. 15 annue ogni obbligazione.

c) All'ammortamento delle stesse obbligazioni non ancora ammortizzate in ragione di L. 500 ciascuna in conformità della tabella infra inserta.

d) All'ammortamento delle 12,000 azioni anche emesse per questa linea, in ragione di L. 500 ciascuna pure in base alla tabella di cui infra.

Per la linea Castagnole-Mortara nella somma necessaria,

a) Al pagamento degli interessi delle 28/m obbligazioni da emettersi in ragione di L. 15 annue ogni obbligazione.

b) All'ammortamento delle stesse obbligazioni in ragione di L. 500 ciascuna secondo la tabella formata in base agli Statuti della Società per le ferrovie del Monferrato ed annessa alla presente Convenzione.

c) All'ammortamento delle 16/m azioni emesse per questa linea in ragione di L. 500 ogni azione in base all'infra inserta tabella.

Art. 2.

Il pagamento degli interessi delle obbligazioni ed il loro ammortamento dovendo avere luogo in conformità degli statuti della Società per le ferrovie del Monferrato e nelle località ivi indicate, ogni e qualunque relativa spesa sarà a carico della Società delle ferrovie dell'Alta Italia

Il pagamento degli interessi delle obbligazioni nonchè il loro ammortamento, il pagamento delle L. 10 alle azioni di Bra, nonchè l'ammortamento di tutte le azioni, sarà fatto direttamente dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia. Sarà pubblicato nel giornale ufficiale della provincia di Torino il giorno dell'estrazione delle obbligazioni e delle azioni, almeno un mese prima, e potranno assistere a tale operazione i portatori di obbligazioni e delle azioni.

È fatta facoltà alla Società delle ferrovie dell'Alta Italia di rimborsarsi sugli interessi delle obbligazioni e delle azioni contemplate nel precedente articolo, la tassa di ricchezza mobile, di circolazione, di bollo e di qualunque altra tassa fosse imposta su di essi.

Art. 3.

I prodotti come sopra accertati incomincieranno per quanto concerne la linea Castagnole-Mortara col 1.° Luglio 1870, con chè tale linea venga aperta all'esercizio come è stabilito nel seguente articolo 5.° Così anche dal 1.° Luglio 1870 comincierà o sarà a carico della Società delle ferrovie dell'Alta Italia la decorrenza degli interessi per le obbligazioni di tale linea e pel loro ammortamento.

Qualora pel fatto della Società delle ferrovie del Monferrato la linea Castagnole-Mortara non potesse aprirsi al 1.° Luglio ma venisse aperta prima del Gennaio 1871, in tal caso la Società delle ferrovie dell'Alta Italia pagherà alla Società delle ferrovie del Monferrato la metà del prodotto lordo dal giorno dell'apertura sino al 1.° Gennaio; a quest'epoca andrà in vigore la parte prima di questo articolo.

Art. 4.

Fermo quanto è stabilito dall'articolo 2, ultimo alinea, saranno sopportate dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia tutte le imposte di ogni natura che per le due linee anzidette sono, e potessero essere poste a carico della Società per le ferrovie del Monferrato, come pure tutte le spese per la conservazione delle stesse linee, non escluse quelle di straordinaria riparazione da qualunque causa e fatto dipendenti.

Art. 5.

La Società per le ferrovie del Monferrato rimane obbligata a compiere i lavori per la linea Castagnole-Mortara a termini del suo Capitolato di concessione entro tutto giugno dell'anno 1870, ed in modo che a tale epoca l'intera linea possa essere aperta all'esercizio.

Parimenti sei mesi dopo l'apertura di tutta la linea Castagnole-Mortara all'esercizio, avrà luogo la collaudazione finale, e sino a tale epoca le spese di manutenzione saranno a carico della Società costruttrice a termini e nei limiti della Legge di concessione.

Art. 6.

L'esercizio delle linee anzidette continuerà a farsi dalla Società delle ferrovie dell' Alta Italia secondo il prescritto delle citate leggi di concessione, e con quel numero di convogli che dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia e dal Governo saranno determinati.

Saranno estesi alle linee di cui si tratta i ribassi ed i favori di tariffa che sono o saranno in avvenire dalla Società delle ferrovie dell' Alta Italia accordati per le sue linee in generale, e così anche per i biglietti di andata e ritorno.

Art. 7.

Fermo quanto è stabilito all' articolo 3 quanto alla linea Castagnole-Mortara, la presente Convenzione si intenderà avere avuto il suo principio col 1.° Gennaio del corrente anno; dalla stessa epoca, e quindi alla scadenza del *coupon* del 1.° Luglio dello stesso anno, la Società dell'Alta Italia pagherà gli interessi e l'ammortamento delle obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria, nonchè di lire 10 per le azioni di Bra, e sopporterà gli altri pesi che per legge sono a carico della Società per la ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria, ritenendosi in ciò compensati i proventi a partire dal 1.° Gennaio.

Art. 8.

La Società per le ferrovie del Monferrato provvederà con mezzi propri al pagamento delle altre sue passività arretrate alle quali non venne come sopra provvisto, quali passività sono e si dichiarano a di lei carico.

Art. 9.

La Società dell'Alta Italia avrà diritto di domandare la risoluzione del presente Contratto nel caso in cui da parte della Società del Monferrato non si desse eseguimento alle disposizioni degli articoli 3 e 5 della presente Convenzione.

La Convenzione come sopra intesa verrà con tutto luglio corrente recata all'approvazione dell'Assemblea Generale della Società per le ferrovie del Monferrato, approvazione che è necessaria per la sua validità e perchè sia resa definitiva.

Parimenti la Società delle ferrovie dell'Alta Italia la sottoporrà all'approvazione del suo Consiglio di Amministrazione.

Fatto in doppio originale.

Firenze, li 21 Luglio 1869.

P. Amilhau.

U. Geisser.

FINE.

(Questa Raccolta venne chiusa il 31 Dicembre 1870).